

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

Canadiana.org has attempted to obtain the best copy available for scanning. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of scanning are checked below.

- Coloured covers /
Couverture de couleur
- Covers damaged /
Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated /
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing /
Le titre de couverture manque
- Coloured maps /
Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) /
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations /
Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material /
Relié avec d'autres documents
- Only edition available /
Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin / La reliure serrée peut
causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la
marge intérieure.

- Additional comments /
Commentaires supplémentaires:

Canadiana.org a numérisé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de numérisation sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated /
Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed /
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies /
Qualité inégale de l'impression

- Includes supplementary materials /
Comprend du matériel supplémentaire

- Blank leaves added during restorations may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from scanning / Il se peut que
certaines pages blanches ajoutées lors d'une
restauration apparaissent dans le texte, mais,
lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas
été numérisées.

Le Négociant Canadien

COMMERCIAL, INDUSTRIEL ET FINANCIER.

Vol. I.—No. 4.]

MONTRÉAL, 2 NOVEMBRE, 1871.

[52 PAR ANNEE.

Chemins de Fer



COMPAGNIE DU
CHEMIN DE FER LE GRAND TRONC
DU CANADA.

1871—ARRANGEMENTS D'HIVER.—1872

Nouveaux chars pour tous les Trains Express

LES Trains partiront maintenant de MONTREAL
comme suit:

ALLANT À L'OUEST.

Express de Jour pour Ogdensburgh, Ot-
tawa, Brockville, Kingston, Belleville,
Toronto, Guelph, London, Brantford,
Goderich, Buffalo, Détroit, Chicago et
tous les points de l'Ouest à..... 8.00 A. M.
Express de Nuit do do..... 9.00 P. M.
Train d'accommodement pour Brockville
et les stations intermédiaires..... 4.00 P. M.
Train Mêlé pour Kingston do do..... 6.00 A. M.

ALLANT AU SUD ET À L'EST.

Train d'accommodement pour Island
Pond et les stations intermédiaires... 7.00 A. M.
Express pour Boston via Vermont Cen-
tral..... 9.00 A. M.
Express pour New-York et Boston via
Vermont Central à..... 3.30 P. M.
Le train de la Malle pour St. Jean et
Rouse's Point, en connexion avec les
trains du Stanstead, Shefford & Cham-
bly et de Jonction des Cantons du Sud
Est et des bateaux à vapeur du lac
Champlain..... 3.00 P. M.
Train de la Malle pour Island Pond,
et les stations intermédiaires..... 2.00 P. M.
Malle de Nuit pour Qué. ec, Island Pond,
Gorham, Portland et Boston et les Pro-
vinces d'en Bas, arrêtant entre Mont-
réal et Island Pond à St. Hilaire, St.
Hyacinthe, Upton, Acton, Richmond,
Sherbrooke, Lennoxville, Compton,
Coaticook et Norton Mills, seulement
à..... 10.30 P. M.

Il y aura des Chars Dortoirs Palais Pullman à
tous les trains directs de jour et de nuit. Le buga-
ge sera étiqueté pour tout le trajet.

Comme la ponctualité dépend des connexions avec
les autres lignes, la Compagnie ne sera pas responsa-
ble des Trains qui n'arriveront pas et ne partiront
pas des Stations aux heures nommées.

Les steamers *Carlotta* ou *Chase* laisseront Portland
pour Halifax, N. E., tous les Samedis après-midi à
4.00 heures p. m. Le confort est excellent pour les
passagers et le fret.

La Compagnie Internationale des Steamers, faisant
le trajet en connexion avec le Chemin de Fer le
Grand Tronc, laisse Portland tous les Mercredis et
Vendredis à 6.00 heures p. m., pour St. Jean, N.
B., etc., etc.

On pourra acheter des billets aux principales sta-
tions de la compagnie.

Pour plus amples informations et l'heure du départ
et de l'arrivée de tous les Trains aux stations inter-
médiaires et au terminus du chemin, s'adresser au
Bureau où l'on vend des billets, à la Station Bon-
aventure ou au Bureau No. 30, Grande Rue St. Jac-
ques.

C. J. BRYDGES,
Directeur-Gérant.

Montréal, 31 Octobre 1871.

Le Négociant Canadien

PUBLIÉ DANS LES INTÉRÊTS DU
COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
PARAISANT

LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

L. E. MORIN & C^{IE}

Editeurs-propriétaires.

Abonnement - - - \$2 par an.
Annonces - 10 cts. la ligne par insertion.

ETABLIE EN 1839.

MAISON PELLLETIER,

No. 188, Rue Notre-Dame, No. 188,

ENTREPOT PRINCIPAL ET GENERAL DE

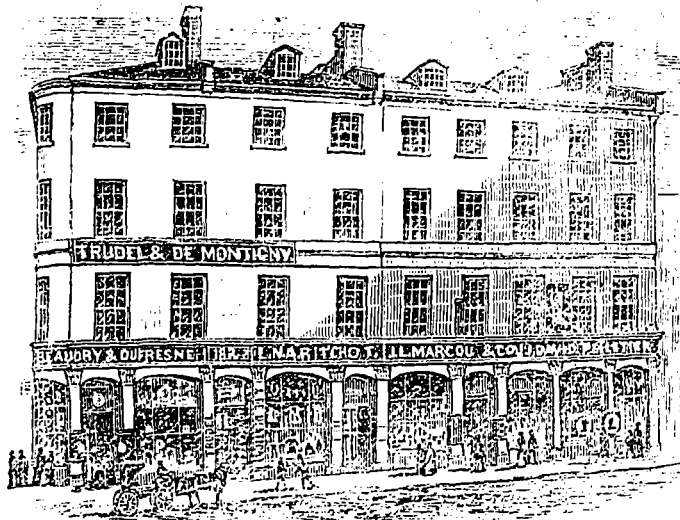
CHAUSSURES EN CAOUTCHOUC

DE LA MANUFACTURE DE QUÉBEC ET

Pardessus en Feutre pour Hommes, Femmes et Enfants,

PANTOUFFLES ALLEMANDES,

Chaussons de Strasbourg,



Marchandises Étrangères.

Les Marchands de la campagne sont invités à visiter cet établissement
avant d'acheter ailleurs.

Toutes espèces de Chaussures en Veau, Kid, Chevreau et Prunelle faites
à la main ainsi qu'à la machine.

Claques pour Hommes, Femmes et Enfants, de la Manufacture de Québec,
qui a obtenu le premier prix à l'exposition de Québec pour style et élégance,
vendues avec garantie.

ESCOMPTE LIBÉRAL AUX MARCHANDS.

Importateurs de denrées coloniales.

J. HUDON & C^{ie}.
IMPORTATEURS ET MARCHANDS
 de
DENRÉES COLONIALES, VINS, SPIRITUEUX
 et COMESTIBLES.
 Agents pour la célèbre Eau-de-Vie GIRAUD FERRÉ.
 246, RUE ST. PAUL, et
 199 et 201 DE COMMISSAIRES,
 MONTRÉAL, P.Q.

GAUTHIER, MAYRAND & C^{ie}.
IMPORTATEURS DE
 VINS, SPIRITUEUX, EPICERIES,
 MARCHANDS DE
 FARINE,
 LARD, SAINDOUX, etc.
 274 et 281, Rue Des Commissaires,
 MONTRÉAL.

GAUCHER & TELMOSSÉ,
IMPORTATEURS DE
 DENRÉES COLONIALES,
 VINS ET SPIRITUEUX,
 MARCHANDS DE
 FARINE, LARD, SAINDOUX, etc., EN GROS
 No. 200 Rue St. Paul et 151 Des Commissaires,
 MONTRÉAL.
 G. G. GAUCHER. L. W. TELMOSSÉ.

L. CHAPUT, FILS & C^{ie},
IMPORTATEURS
 D'EPICERIES FRANÇAISES et ANGLAISES,
 VINS et LIQUEURS,
 Coin des Rues des Commissaires et St. Pierre,
 MONTREAL.

SENEGAL, CADIEUX & JOLY,
IMPORTATEURS,
 MARCHANDS D'EPICERIES,
 VINS, LIQUEURS, et
 PROVISIONS
 278, RUE ST. PAUL, et
 225 et 227, DES COMMISSAIRES,
 MONTRÉAL, P.Q.

DESMARTEAU & C^{ie}.
IMPORTATEURS DE
 VINS, LIQUEURS,
 EPICERIES, etc., EN GROS
 231 et 233 RUE DES COMMISSAIRES,
 MONTRÉAL.

TURGEON & LESIEUR,
MARCHAND EN GROS DE
 VINS, LIQUEURS, EPICERIES, etc.
 No. 338 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.
 MM. T. et L. ont toujours en main toutes sortes de
 tabac, cigares, etc. à des prix très réduits.

D. C. BROSSÉAU.
MARCHAND EPICIER EN GROS
 VINS, LIQUEURS, PROVISIONS, etc.,
 123, RUE ST. PAUL,
 En face du Marché Bonsecours,
 MONTRÉAL.

J. O. MERCIER,
MARCHAND DE VINS,
 SPIRITUEUX, EPICERIES, et
 COMESTIBLES,
 EN GROS ET EN DÉTAIL,
 No. 137 RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL, P.Q.

C. MELANÇON.
MARCHAND-EPICIER,
 101 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.

LA MEILLEURE POUDRE A BOULANGER
 QUI EXISTE.

THE COOK'S FRIEND

Est la seule originale et authentique.
 ELLE NE DESAPPOINTE JAMAIS.
 Vendue par tous les Epiciers.

Marchands de Tabac, Cigares, &c.

A. DUBORD & C^{ie}.
IMPORTATEURS DE CIGARES ET MANU-
FACTURIERS DE TABAC.
 En Gros et en Détail
 227 et 229 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.
 N. B.—Nous attirons l'attention spéciale du com-
 merce sur notre tabac en poudre et avantageusement
 connu dans les Provinces du Canada.

C. FILIATRAULT,
MARCHAND DE TABAC et
 MANUFACTURIER DE
 TABAC & FUMER, à CILQUER et EN POUDRE.
 IMPORTATEUR DE
 PIPES DE FANTAISIE, CIGARES DE LA
 HAVANE, &c.,
 Nos. 11 et 13, Place Jacques Cartier, MONTRÉAL, P. Q.

HENRY & C^{ie},
MANUFACTURIERS DE TABACS,
 271 RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL, P. Q.

L. A. GLOBENSKY & C^{ie},
 IMPORTATEURS
 PIPES ECUME DE MER,
 PIPES—IMITATION do.
 PIPES—BOIS.
 BLAGUES A TABAC,
 POTS do. do.
 CIGARES,
 EN GROS,
 342 RUE ST. PAUL, MONTRÉAL.

Importateurs de Nouveautés.

THOMAS, THIBAUDEAU & C^{ie}.
IMPORTATEURS DE MARCHANDISES SECHES
 En Gros Seule-ment, No. 330, Rue St. Paul.
 THOMAS, THIBAUDEAU & C^{ie} Montréal,
 THIBAUDEAU, THOMAS & C^{ie} Québec, MONTRÉAL.
 THOMAS & THIBAUDEAU, Manchester.

S. GELINAS,
IMPORTATEUR,
 No. 282 RUE ST. PAUL,
 Coin des Rues
 ST. CARRIEL et ST. PAUL,
 MONTREAL.

FRANÇOEUR & GIROUX,
IMPORTATEURS
 DE
 NOUVEAUTÉS FRANÇAISES,
 ANGLAISES
 et
 AMERICAINES
 7 & 9, RUE ST. LAURENT,
 MONTRÉAL.

M. TRESTER,
IMPORTATEUR DE MARCHANDISES
 ALLEMANDES, FRANÇAISES et BELGES.
 IMPORTATEUR
 D'ARTICLES pour FUMEURS, TELS QUE PIPES
 EN ECUME DE MER, BLAGUES, PIPES
 EN BOIS, etc., etc., et de
 CIGARES de la HAVANE et d'ALLEMAGNE.
 M. T. tient toujours un assortiment des plus
 complets et des plus variés de jouets d'Allemagne,
 d'articles en cuir, sachets, etc.
 ENTREPOT—398 & 390, RUE ST. PAUL,
 MONTRÉAL.

HAMILTON & C^{ie},
MARCHANDISES DE GOUT ET D'ETAPE,
 105, RUE ST. JOSEPH,
 Vis-à-vis ville Dupré,
 MONTRÉAL.

Hotels.

HOTEL RIVARD,
 No. 64 RUE ST. GABRIEL, MONTRÉAL.
DES VOITURES transporteront les voyageurs des
 bateaux et des chemins de fer à l'Hôtel.
 Table des mieux servies.

Huile de Pétrole.

COMPAGNIE CANADIENNE DES TERRES
ET DE MINES (Limitée)

Bureau principal: 22 MINING LANE, LONDRES,
 ANGLETERRE.

TRADE MARK.



RAFFINERIE DE PETROLE (STANDARD
PETROLIA), ONTARIO.

D. CAMPBELL, AGENT,
 13 Huile aux Blés,
 MONTREAL.

ROBERT B. MURRAY,
MARCHAND EN GROS DE PETROLE RAF-
FINE, D'HUILES LUBRIQUES, BEN-
ZOLE, HOUDRON, etc.,
 36 Rue Lemoiné, MONTRÉAL.

Toujours en magasin toutes les meilleures marques
 d'Huiles de Charbon.
 Le plus haut prix payé pour les barils vides.

Librairie et Relieure.

MAISON FONDÉE EN 1842.

J. B. ROLLAND & FILS.
LIBRAIRES-EDITEURS ET IMPORTATEURS
 D'ARTICLES FRANÇAIS, BELGES ET
 ALLEMANDS.

Livres de comptes et Registres fabriqués avec papier
 de première qualité et reliés avec solidité.
 Cartes à jouer—Great Mogul, Highlander, Jacques-
 Cartier, (nouveau).
 TAPISSERIES Anglaises et Canadiennes.

J. B. ROLLAND & FILS,
 Rue St. Vincent, 12 et 14.

FABRE & GRAVEL,

LIBRAIRES-PAPETIERS,
 No. 219 Rue Notre Dame,
 MONTREAL,

Offrent en vente le meilleur assortiment de LIVRES,
 PAPETERIE, ENCRE, PLUMES, CHAPELETS,
 MEDAILLES, TAPISSERIE, etc., etc.

L'ALMANACH DU PEUPLE

POUR L'ANNEE BISEXTILE 1872,
 (Troisième année)
 PRIX, A LA DOUZAINE, 30 CENTS.

En vente à la Librairie de
 C. O. BEAUCHEMIN & VALOIS,
 237 et 239 Rue St. Paul,
 MONTREAL.

LIBRAIRIE NOUVELLE.

ALPHONSE DOUTRE & C^{ie},
 COIN DES RUES
 NOTRE DAME ET ST. GABRIEL,
 MONTREAL,

Viennent de recevoir un assortiment considérable de
 LIVRES
 DE PRIÈRES, DROIT, et LITTÉRATURE.

On trouve aussi à cette Librairie ce qu'il y a
 de plus nouveau et de plus recherché

EN EFFETS DE BUREAU.

CHARLES PAYETTE,

LIBRAIRE-RELIEUR,
 250—RUE ST. PAUL—250
 Vis-à-vis la Rue St. Vincent,
 MONTREAL.

Distillateurs.



AVIS.

AVIS est par le présent donné que la Marque de Commerce ci-dessus consistant des mots GOODERHAM & WORTS, TORONTO, avec DEUX ÉTOILES et les lettres G. & W. le tout inscrit dans DEUX CERCLES OVALES, a été adoptée par la dite Société de GOODERHAM & WORTS, et a été dûment enregistrée conformément à l'Acte sur les Marques de Commerce de 1868, dans le but de distinguer certains spiritueux et Boissons de Malt manufacturés par eux dans la dite Ville de Toronto à savoir: ALCOHOL, WHISKEY de SEIGLE, WHISKEY de MALT, TODDY WHISKEY, et toutes autres Boissons spiritueuses vendues par eux à Toronto, Montréal, et ailleurs dans la Puissance du Canada.

La dite Marque de Commerce est brûlée sur chaque Quart ou Tonne contenant les dits Spiritueux, en la forme et manière démontrée par le dessin ci-haut.

GOODERHAM & WORTS,
A. & A. B. CHARLEBOIS,
Agents.

Montréal, Octobre, 1871.

SPIRITUEUX, BIERES ET PORTER.

LES sousignés informent leurs amis qu'ils viennent de faire de nombreuses et importantes améliorations et altérations à leur Appareil de Distillerie, qui est maintenant en pleine opération et qui leur permettra, à l'avenir, de fournir toute quantité, soit en douane, soit droit payé de leurs célèbres Spiritueux, con istant en

WHISKY DE MALT
OLD RYE WHISKY

ESPRIT-DE-VINS 50 O.P.

ALCOOL 50 O.P.

qu'ils garantissent être distillés des maltes et grains de la meilleure qualité.

Ils attirent aussi l'attention sur la qualité supérieure de leur célèbres Bières INDIA PALE et autres et sur leur PORTER, de cette saison, dont l'on peut se procurer n'importe quelle quantité en fûts ou en bouteilles.

WM. DOW & CIE.

P. S.—Le plus haut prix du marché est toujours payé pour l'Orge, le Seigle, l'Avoine et le Houblon

DISTILLERIE PRESCOTT.

J. P. WISER & CIE.,
DISTILLATEURS DE

WHISKY,

ALCOOL, et

ESPRITS DE VIN,

PRESCOTT, Ont.,

Représentés à Montréal par

MORIN & CIE.,

24 Rue St. Sacrement.

G. VERLAQUE,
24 RUE ST. JEAN.
VINS,
LIQUEURS,
CIGARES.

Toujours en mains, un GRAND ASSORTIMENT DE MARCHANDISES DE LA MEDITERRANEE

Courtiers.

MORIN & CIE.,
COURTIERS ET COMMISSIONNAIRES
POUR L'ACHAT ET LA VENTE DE
COMESTIBLES,

EPICERIES,
ET
SPIRITUEUX

DENREES COLONIALES,

No. 24 RUE ST. SACREMENT,
MONTREAL.

A. & A. B. CHARLEBOIS.

COURTIERS de DENREES COLONIALES,
et

AGENTS POUR LA DISTILLERIE,
GOODERHAM & WORTS,
TORONTO.

16, RUE ST. SACREMENT,
MONTREAL.

J. P. COX,

COUTIER EN THE.

HUILES.

EPICERIES.

et
DENREES COLONIALES,

Coin des rues

ST. SACREMENT ET ST. NICHOLAS,
MONTREAL.

RUFUS FAIRBANKS,

COURTIER GENERAL

ET

MARCHAND A COMMISSION,

No. 5 RUE ST. SACREMENT,

MONTREAL.

AUX MARCHANDS.

Le sousigné se chargera de la vente et de l'achat de tous espèces de grains et de sel à commission, moyennant 2 par 100.

Remises faites sans retard dans tous les cas.

P. RIVARD,

No. 64 Rue St. Gabriel, Montréal.

D. P. BEATTIE,

NEGOCIANT ET COMMISSIONNAIRE,

MARCHAND EN GROS DE

THE, SIROP ET MELASSE,

Seul Agent pour la Puissance du Canada de

Messrs. OFFLEY, CRAMP & FORRESTER, OPORTO.

CRAMP, SUTER & CIE., CADIZ.

FORRESTER & CIE., BORDEAUX.

Agent pour la Tannerie de New Glasgow JOHN HALE

& FILS, Manufacturiers de CUIR A SEMELLE.

17 Rue St. Sacrement,

MONTREAL, P.Q.

ALEX. McK. COWIE,

COMMISSIONNAIRE EN PRODUITS DE LA
FERME ET CEREALES, &c.,

40 Rue St. Sacrement, Montréal.

N.B.—Beurre, Graine de Lin, Tabac, &c., &c., achetés et vendus à commission.

ALEXANDER THURBER,

MARCHAND COMMISSIONNAIRE

ET DE

FERRONNERIE,

467 & 469 RUE ST. PAUL,

MONTREAL.

AU COMMERCE CANADIEN.

T. S. BROWN, SYNDIC OFFICIEL,

Sollicite respectueusement le patronage du Commerce de Montréal, pour les affaires qui peuvent avoir à régler les négociants sous l'acte de faillite de 1868.
MONTREAL, 12 octobre 1871.

BUREAU D'AGENCE.

MR. GEORGE E. MAYRAND a l'honneur d'informer le public qu'il se charge de toutes espèces de COLLECTIONS ET D'AGENCES

pour les campagnes, ainsi que du règlement des AFFAIRES EN FAILLITES.
Bureau—No. 23 Rue Notre Dame, MONTREAL.
Bonnes références.

Carde-magasins.

O. STE. MARIE & CIE.,

GARDE-MAGASINS,

(Warehousemn.)

LISTE DE NOS MAGASINS:

30 St. Nicholas, 2 Magasins et Caves, Entrepôts Nos. 29 et 77.
20 St. Sacrement, 1 Magasin et Caves, Entreôt No. 92.
26 St. Sacrement, 1 Magasin et Caves, Entrepôt No. 92.
8 St. Eloi, Magasin et Caves, Entrepôt No. 83.
29 St. Gabriel, 2 Magasins et Caves, Entrepôt No. 78 et 91.
19 et 21 Ste. Thérèse, 2 Magasins et Caves.
13 Du Collège Insp. de Putouse, 1 Magasin.
6 St. Eloi, 1 Cave.
37 St. Nicolas, 1 Cave.
1) et 14 Nazareth, près du Canal. Magasins pour sel, comestibles, etc. etc.

EMMAGASINAGE EN ENTREPOT OU
FRANC DE DROITS.

FRED. CASTLE,

65, RUE DE LA COMMUNE,

Vis-à-vis le Bassin du Canal,

MONTREAL.

Huiles et Peintures.

JOHN McARTHUR & SON,

IMPORTATEURS ET MARCHANDS D'HUILES.
PEINTURES SECHES ET A

L'HUILE, VERNIS, VITRES,

PRODUITS CHIMIQUES,

Marchandises de Marine, Teintures, &c.,

18 Rue Lemoine,

MONTREAL.

R. C. JAMIESON & CIE.,

MANUFACTURIERS DE VERNIS ET D'IMI-
TATION DE LAQUE DE CHINE.

IMPORTATEURS

D'HUILES, PEINTURES, COULEURS, THE-
REBENTINES, etc., etc.

No. 3 Halle aux Blés et No. 6 Rue St. Jean,

MONTREAL.

Ferronnerie et Quincaille.

MAGASIN CANADIEN DE FERRONNERIES

H. BELIVEAU, Imprimeur de FERRONNERIES et Fabricant de FERBLANTERIES, ENSEIGNE de L'EGOUINE et du CADENAS, Nos. 193 et 195 Rue St. Paul, MONTREAL. Assortiment complet d'Huiles, Térébentine, Peintures de toutes sortes, Vitres de toutes grandeurs, Vernis, etc.—Aussi: POELES DOUBLES à un ou deux fourneaux, POELES DE CUISINE à charbon et à bois, de fantaisie et autres.

SANCER & FRERE,

IMPORTATEURS DE FERRONNERIES et QUIN-
CAILLERIE,

CAILLERIE,

Nos. 283 et 285 coin des Rues St. Paul et St. Gabriel.

Assortiment complet de FERRONNERIES, ainsi que VITRES de toutes grandeurs, PEINTURES de toutes couleurs, MARTIQUE, HUILE, TERESENTINE, VERNIS à Double, VERNIS à Voiture, POELES de Cuisine, POELES DOUBLES, Fer en barre, CHARBON, etc., etc.

LE TEMPS N'ATTEND PERSONNE.

ALLEZ sans délai chez MEILLEUR & CIE. et assurez vous du meilleur des poeles

L'ORIENTAL

qui se suffit à lui-même, chauffe sans interruption, se règle facilement et est également facile à chauffer. Il offre aussi en vente d'autres poeles en grande variété pour bureaux, magasins, &c. Nous avons toujours en main des pièces pour réparer les poeles de toutes sortes.

MEILLEUR & CIE., 526, Rue Craig.

On attend prochainement un nouveau stock de couchettes favorites anglaises.

GUSTAVE R. FABRE,

SUCCESSEUR DE WILSON et COUILLARD,

IMPORTATEUR DE

SELLERIES ET GARNITURES DE VOITURES,

BATISSE DES SEURS,

340 Rue St. Paul, MONTREAL.

REVUE COMMERCIALE DU MARCHÉ DE MONTRÉAL

Pour la semaine finissant le 31 Octobre 1871.

L'activité que l'on remarque chaque année à pareil temps est encore plus marquée cette année que les années dernières, et la nombreuse flotte qui se trouve maintenant dans notre port, les immenses quantités de marchandises qui couvrent les quais qui sont aujourd'hui tout-à-fait insuffisants aux besoins du commerce de Montréal, prouvent d'une manière évidente l'extension de ce commerce et l'urgence de l'agrandissement du havre si on tient à conserver et à augmenter ce commerce. Les vaisseaux d'outre-mer sont obligés d'attendre quelques fois trois ou quatre jours pour commencer le déchargement qui, à cette saison avancée de l'année, est de la plus haute importance. L'encombrement des quais est un sujet de tracasseries qui ne pourra que donner un mauvais nom à notre port. Jamais le manque de bras ne s'est fait sentir autant que cette année. Le déchargement des vaisseaux se fait avec difficulté, et l'enlèvement et le transport des marchandises est une affaire de faveur aux prix que veulent fixer les charretiers. Les compagnies de navigation sont occupées au possible et la plus grande difficulté existe pour expédier par voie d'eau à certaines parties de la province d'Ontario l'accumulation de certaines marchandises lourdes qui adoptent ces voies de transport par raison d'économie sur le fret.

Pendant la huitaine qui vient de s'écouler, plusieurs ventes publiques dont on trouvera les particularités dans nos colonnes ont eu lieu. En général les enchères n'ont pas été très animées, et les vendeurs ont dû retirer les marchandises après l'adjudication des premiers lots pour insuffisance de prix.

Les recettes de farines, de céréales et de beurre, ont été considérable par continuation et une baisse régulière s'est en conséquence établie sur certains articles.

Par suite de nouvelles sur les lieux de production la fonte est tenue en hausse.

La vente publique de robes de buffle dont nous avons donné les détails dans notre numéro du 25 courant avait attiré beaucoup d'acheteurs sur notre place. La vente de raisins tenue le 26 aux magasins de M. J. Gillespie, Moffatt & Cie., avait réuni quelques acheteurs de la province d'Ontario. Les placements n'ont pas été aussi considérables qu'on aurait eu lieu de s'attendre si on considère les bas prix qu'ont rapporté les raisins de Valence et la diminution qu'il y aura dans l'importation de celui de Malaga.

D'assez fortes transactions ont été conclues en thés verts pour les marchés de New York et Boston où ces qualités se font rares et sont recherchées.

On craint une disette de bois de chauffage pour l'hiver prochain, et les personnes engagées dans ce commerce s'attendent à une nouvelle hausse de jour en jour.

Les affaires dans les cuirs ne méritent aucune mention spéciale. Le commerce en gros de chaussures est tranquille, mais celui de détail est régulièrement actif.

Le commerce de pelletteries est actif. A une vente publique qui a eu lieu le 27, les acheteurs étaient nombreux et les enchères animées.

FARINE.—Au commencement de la semaine, les affaires étaient tranquilles par continuation, et les cotes renseignées dans notre dernière revue restaient sans changement. Les place-

ments étaient sans importance; les acheteurs ne prenaient qu'au fur et mesure de leurs besoins journaliers. Les recettes de la farine par chemin de fer et canal, depuis le 1er janvier au 25 courant, ont été de 743,454 quarts contre 840,608 quarts pour le même espace de temps l'année dernière; diminution cette année 97,154 quarts; et l'exportation 576,394 quarts contre 658,634 quarts pour le même temps en 1870, soit une diminution de 82,230 quarts cette année.

Le 27, après plusieurs jours de calme, la demande se réveilla, et quelques transactions furent conclues pour superfine, meunerie de la ville, dont 1000 quarts trouvèrent placement à \$6.00, et subséquemment un autre mille à \$6.05, et une forte partie canal Welland à \$6.00. On constatait aussi une meilleure demande pour la consommation, et on renseignait le placement d'environ 1000 quarts en différents lots à \$6.00 pour ordinaire et meunerie de l'Ouest. La farine en poche était régulière à \$3.05 par 100 lbs. Le 28, les prix étaient plus fermes, 3000 quarts superfine meunerie de la ville trouvèrent preneurs à \$6.07½, et un autre lot à \$6.00. La demande pour le commerce local était plus accentuée. Les transactions conclues comprenaient quelques cents quarts d'extra de \$6.47½ à \$6.50, et de fancy à \$6.22½. La superfine était négligée. Quelques parties de farine forte furent vendues de \$6.20 à \$6.40, selon échantillon. La farine en poche était calme à \$3.05 par 100 lbs. Le 30, on constatait une bonne demande spéculative, mais la divergence entre détenteurs et vendeurs restreignait les opérations. La demande pour le marché local était calme. Le 31, la demande se réveilla, et, nonobstant la baisse sur le marché de Liverpool, la superfine clôturait plus ferme avec ventes d'environ 5000 quarts en disponible pour exportation. La demande pour le marché local était aussi plus active et on cotait à la clôture extra \$6.45; fancy \$6.25; superfine ordinaire \$6.05 à \$6.07½, avec placement d'environ 2000 quarts; forte moyenne \$6.10 à \$6.15, et forte pour boulangerie \$6.20 à \$6.30. Farine en poche régulière à \$3.05 par 100 lbs.

BLÉ.—Le réveil dans la demande des farines fut suivi d'une demande pour le blé et le marché devint actif et en faveur des détenteurs. 10,000 Minots No. 2 de Chicago trouvèrent preneur à \$1.30 à flot, 8,000 Minots Blé rouge à \$1.37 et le blé blanc commanda \$1.45. La divergence d'opinion entre détenteurs et acheteurs restreignait les opérations le 29, les blés de toutes sortes étant en hausse. Le même état de chose se continuait le 30.

FARINE D'AVOINE.—Calme au commencement de la semaine et nominale à \$4.75 par quart de 200 lbs., clôturant sans changement, et \$2.00 à \$2.20 par 100 lbs. en poche.

MAIS.—Quelques cargaisons de maïs mêlé vendues à 65½c. par 56 lbs.

POIS.—20,000 Minots changèrent de main après la publication de notre dernière revue, à prix non divulgué. Subséquemment de fortes quantités furent placées à 90½c.

AVOINE.—Le calme renseigné la semaine dernière se continue. On cote ce grain nominal de 30c. à 32c. par 32 lbs.

ORGE.—Affaires tranquilles. On offre de 53 à 55c. par 48 lbs.

GRAINE DE LIN.—Les recettes sont toujours

peu considérables. Néanmoins les prix ont reculé et les acheteurs n'offraient que \$1.42 par 60 lbs. au commencement de la semaine. A la clôture les prix étaient en hausse et on renseignait d'assez fortes transactions à \$1.45 par 60 lbs.

CONSEILS.—A mesure que le temps pour les salaisons approche, les prix reculent. Les détenteurs des qualités prime et extra prime ont pu écouler une partie de leurs stocks en acceptant les concessions que réclamaient les acheteurs et quelques centaines de quarts d'extra prime ont été vendus à \$9. Le mess a aussi reculé de 25 à 50c. par quart et était de défaut difficile même à ces concessions. On cote à la clôture \$16.00 à \$16.25 selon quantités.

SAINDOX.—Cet article est toujours en bonne demande, mais se fait rare. On cote 10½c. à 11c. pour barils et tinettes.

BEURRE.—Les énormes quantités sur notre place particulièrement de qualité inférieure augmentées journellement par de nouvelles recettes considérables pesent lourdement sur le marché. Les opérateurs refusent d'acheter tout ce qui n'est pas de choix et qui est presque introuvable. D'assez fortes quantités de beurre de Kamouraska ont trouvé preneurs à 1½c. pour expéditions aux Provinces Maritimes et Terre-Neuve.

FROMAGE.—On cote 10c. à 10½c. par livre.

POISSON.—On trouvera le compte rendu des opérations de la semaine sous le titre de "ventes par encan." Les transactions de gré à gré ont été de 1250 qrs. Hareng de Labrador à \$4.37½c. de quelques fortes parties à \$1.50, et d'une seconde cargaison à prix tenu secret.

BOIS DE CHAUFFAGE.—Les recettes ont été augmentées sensiblement pendant la huitaine qui vient de s'écouler et ont trouvé placement en débarquant.

Les cotes de la semaine dernière se continuent sans changement.

CHARBON.—La demande pour le charbon s'est continuée régulière sans changement de prix pendant la semaine. Le charbon américain tend fortement à la hausse et les lots en disponible trouvent placement immédiat en débarquement. On cote le charbon écossais à vapeur selon quantité de \$5.50 à 6.00 par tonneau, celui du Pays de Galles \$7.50 à 8.00, les existences de cette qualité sont très réduites. Charbon de forges \$6 à 6.50, anthracite américain \$7.75 à \$8.00, même pour usines \$9 à 9.50; Picton \$5.25 à 5.50, même pour grilles \$6 à 6.50, charbon anglais pour grilles \$6.50 à 7.00.

A une vente publique de charbon américain tenue à New-York le 25 courant pour le compte de la Compagnie Delaware, Lackawana et Western Railroad Co'y, les prix ont reculé sur ceux obtenus le 27 septembre.

Sur 100,000 tonneaux offerts, on a adjugé 11,000 tonneaux lump, 12,000 steambont, 20,000 à grille, 15,000 egg size, 27,000 à poêle, et 27,000 chestnut. La moyenne des prix pour lump était \$3.75; steambont \$3.84; grille \$4.30; egg \$4.424; poêle \$5.424; et chestnut \$3.84.

Le tableau ci-dessous montre le plus haut et le plus bas prix obtenu comparativement à ceux obtenus à la vente de septembre :

	250 ch.	27 sept.
11,000 ton. Lump.....	\$3.50 à 4.00	\$4.15 à 4.27
12,000 do Steambont...	3.80 - 3.87½	4.47½ - 4.50
20,000 do Grille.....	4.25 - 4.35	5.10 - 5.30
15,000 do Egg.....	4.35 - 4.50	5.25 - 5.47½
27,000 do Poêle.....	5.00 - 5.55	6.00 - 6.02½
15,000 do Chestnut....	3.50 - 3.87½	4.62½ - 4.70

ALCALIS.—Recettes légères. Demande active. Potasse 1ère qualité \$7.40 à \$7.42½; 2de \$6.75; 3ème \$5.50 à \$5.55 par 100 lbs. Perlasse 1ère qualité \$8.25 à \$8.80; 2de \$7.75 à \$7.80 par 100 lbs.

LAINE.—Les existences sont légères et les prix se maintiennent ferme en conséquence. Les transactions sont sans grande importance. Aux prix renseignés: On cote laine de printemps (Fleecer wool) 35 à 40c, pulled wool qualité supérieure 32c. à 33c.; No. 1, 30c. à 32c., laine noire 30c. à 32c.; laine non assortie 28c. à 32c.

ÉPICERIES.—La plus grande partie des transactions dans le commerce d'épicerie ont été conclues aux ventes publiques.

BOUTEILLES.—La demande pour les bouteilles a été particulièrement accentuée pendant la huitaine qui vient de s'écouler. Les stocks en disponible sont très légers et on cote les bouteilles à bière \$5.25 en disponible et \$5.00 sous voile, les bouteilles à porter \$4.50 à 4.75 par grosse. Les bouteilles à vin manquent.

CAFÉ.—Les affaires dans cette fête ont été très calmes en conséquence de la divergence d'opinion entre détenteurs et acheteurs. En vente publique les différents lots offerts ont été retirés pour insuffisance de prix. On a vendu 5 sacs Mocha à 27c.; 13 sacs Java à 22½c.; 12 do do 22c.; 8 Paniers Mocha 26c.

En Europe la demande pour le café se réveille de plus en plus et les prix se raffermissent progressivement.

A Londres, on a vendu cette semaine 2,532 sacs natif Ceylan, bas ordinaire de 54 sh. à 51. 6d.; bonne qualité à 59sh. et bon à bel ordinaire de 59sh. à 62sh. 6d.; 3,323 barr., 386 barils et 1,389 sacs Ceylan plantation de 64 à 67sh. bas moyen à moyen de 69 à 75sh.; bon moyen de 70sh. à 75sh. 6d. et qualité supérieure de 80sh. 6d. 84sh. 6d.; 1,425 caisses et 2,263 sacs Indes Orientales à divers prix; 1,390 sacs Guatemala, de 59 à 64sh., et coloré grisâtre de 65sh. à 68sh. 6d.; 617 sacs Costa Rica, de 61sh. 6d. à 65sh. 6d.; 490 sacs Rio, bon ordinaire brun, de 57sh. 6d. à 59sh.; 141 sacs Singapore brun ordinaire de 52sh. 6d. à 53sh. 6d., et 105 tierçons et 309 sacs Jamaïque, bon et bel ordinaire de 57sh. à 61sh. 6d.

A Liverpool aussi, le marché a été très ferme cette semaine, mais les affaires sont limitées, par suite de la modicité du stock; on y a vendu 380 sacs Afrique, à 53s.; 112 sacs Guatemala, 62s., et 570 sacs Rio, bas à bon ordinaire, de 53 à 56s.

CHANDELLE.—La demande pour la chandelle spermacétique de Belmont s'est améliorée et les placements suivants ont été effectués aux ventes publiques: 10 boîtes spermacétiques de Belmont à 22½c.; 70 boîtes à 22c.; 100 boîtes à 21½, 10 boîtes à 21c.; et 5 boîtes 12 à la livre 22c. La chandelle de suif est tranquille de 10½c. à 11c.

DROGUES ET PRODUITS CHIMIQUES.—Nous avons encore à renseigner une nouvelle hausse sur le carbonate de soude et le sel de soude. Les détenteurs de carbonate de soude sont fermes à \$4.75 par baril et \$1.75 à 1.87½ pour le sel de soude. En vente publique le soufre en fleur a rapporté \$3.00 à \$3.25 par 100 lbs., le salpêtre \$9.75 par 112 lbs., la crème de tartre 22½c., le soufre en canon \$2.50, 35 sacs de soufre en fleur à \$2½.

ÉPICES.—Le poivre est fermement tenu. Les muscades sont rares et recherchées. On a placé aux enchères 5 boucauts moutarde Coleman en pots de 4 lbs à 16½c., 5 caisses canelle 32c., 10 sacs poivre de Malabar 15c., 15 do 15½c., 10 quarts gingembre de Jamaïque 14c.; 5 do do 13½c., 11 do do 13½c.; 5 caisses Sagou 5½c.; 5 quarts Marinades Cross & Blackwell \$2.55 par douz. 40 quarts do à \$2.50, 10 do assortie \$2.50; 20 do Thins à \$1.80; 6 caisses Sagou 5½c.; 23 do

cannelle, 32½c.; 3 sacs c. 10 do do 8½c.; 10 sacs Poivre 14½c., 2 do Poivre blanc 30c., 4 do 14c., 4 do Anis 10½c., 4 do piment 5½c., 5 caisses Sagou 5c., 6 do Cannelle 31½c., 7 Boucauts Moutarde Coleman en pots d'une livre 22½c., 1 do Pots de 4 lbs. à 17c.

Les dernières circulaires d'Europe renseignent comme suit sur le marché aux épices: Les enchères tenues cette semaine en cet article sur le marché de Londres se sont faites avec assez d'entrain.

Le sagou est calme; 978 sacs en majeure partie retirés et seulement un petit lot vendu à 16sh. pour bonne qualité. Le tapioca de Rio est ferme; 549 barils, en partie vendus à 5½d., un lot 5½d., le restant retiré de 4½ à 5½d. Le poivre est ferme; 1,011 sacs Malabar, bon mild, 6½d. à 6½d., avarié, 6½d. à 6½d.; 226 sacs Batavia en partie vendus à 6½d. Le poivre blanc est plus ferme; 50 sacs Penang, à 11d. prompt; 110 sacs Singapore, à 11d. compt. et 40 sacs, à 11½d. Le piment est en légère hausse; 293 sacs vendus, mid. à good convenable pour l'exportation, 2½d., un lot 2½d.

Les noix de muscade sont en hausse de 1d.; 80 caisses vendues, 70 à 82n. à la liv. de 3s. 3d. à 3s. 6d., belle qté. 68 à 69n. de 3s. 9d. à 4s. 1d., 108 à 115n. 2s. 11d. à 8s.; 5 caisse Grenade vendus de 2s. 10d. à 2s. 11d. Le macis est ferme; 15 caisse 3 bqs. vendues, bon roux s. 5d. à 4s. 6d., un lot 4s. 4d.; Batavia roux 4s. 2d.

La canelle est ferme: 22 bulles 4 col. Ceylan vendus, 1re qual. 3sh. à 3s. 2d., 2e 2sh. 3d., 3e qual. 2sh. 7d.; 4e 2sh. 4d. Les morceaux de canelle (chips) sont calmes; 461 sacs vendus, mid. bark. 2 à 2½d., mid. à good chips 3½ à 5½d. Les clous de girofle sont fermes; 200 sacs bon fort Zanzibar vendus à 4½d. un lot 3½d.; 80 sacs Amboine avarié de 1re classe vendus de 3½ à 3½d.

De gré à gré, de fortes affaires ont été conclues, cette semaine, à Londres, en poivres noirs; on en porte le total à 9,800 sacs disponibles, payés 6½ à 7d. pour Singapore, 6½ à 6½d. pour Penang et 6½ à 6½d. pour Acceen et Côtes occidentales et 3,000 sacs, 80 tonneaux, à livrer, de 6 à 6½d. pour Singapore et à 5½d. pour Penang; en poivre blanc, il s'est également vendu, sur ce marché, 450 sacs Singapore disponibles de 10½ à 11d.

A Liverpool, l'on a vendu 450 sacs Sagou petit perlé, à 16sh. 6d.; 2,100 sacs farine de Sagou de 15 à 16sh.; 90 sacs poivre noir de 7 à 7½d. et 240 sacs poivre blanc de 11 à 11½d.

FRUITS.—Les ventes publiques de fruitannoncées pour le 26 et 27 avaient attiré plusieurs marchands de la Province d'Ontario. Les vaisseaux de Malaga n'étant pas encore arrivés, force fut de remettre les ventes à plus tard. On rapporte les placements suivants: 100 boîtes Raisin de Valence 5½c. per lbs., 5 quarts de Raisin de Corinthe 5½c.; 40 barils Prunes 5½c.; 30 caisses Figues de Turquie 11½c.; 20 sacs Noisette de Naples 7½c.; 10 do do Sicile 7½c.; 10 sacs Amandes Princesse 11c.; 10 paniers de Dattes 4½c.; 10 barils Raisins (Seedless) 7c.; 2 caisses Ecorce de Citron confit 23½c.; 40 boîtes do Oranges 21½; 10 do citrons confits 34c.; 5 sacs Noisette de Barcelone à 7½c.; 18 sacs Amandes de Tarragone 13c.; 2 caisses réclisse 14c.; 280 boîtes raisin sur couche \$1.72½; 200 demi boîtes Raisin de Valence 5½c.; 1,500 do 5½c.; 100 boîtes 5½c.; 100 ½ boîtes 5½c.; 200 do do \$5½; 150 do choix 6½c.; 3,000 ½ boîtes Valence ordinaire 6½c.; 100 do inférieur 5½c.; Boîtes Amandes écailées 24½c.; 37 do do 24c.; 10 coisses-melons d'Espagne 10c. chaque, 3 caisses figues 7½c.; 75 boîtes do 7½c.; 2 caisses do Eleme, récolte 1871 11c.; 10 do do 11½c. 7 quarts Raisin de Corinthe 6½c.; 5 do do 6c.; 35 do 5½c.; 10 sacs Amandes du Languedoc

6c.; 5 do Tarragone 13c.; 5 do do 12½; 11 do Provence 10½c.; 60 do Tarragone 12½; 10 sacs noix de Brésil 6½, 10 do do 6c.; 42 do noisettes de Barcelone 7½; 10 sacs noix de Sicile 7c.; 10 do Bordeaux 7c.; 24 boîtes raisin Muscat (Loose Muscatel) \$2.87½; 26 boîtes marque du Panier noir \$2.20; 150 do sur couches \$1.65; 218 ½ boîtes 82½c.; 10 boîtes marque de la couronne noire \$5.00, 219 do Loose Muscatel \$1.10.

HUILES.—Les huiles comestibles sont calmes. Aux enchères publiques on a adjugé 10 boîtes demi-bouteilles Plagniol \$3.10; 25 do do \$3.30; 25 do grandes bouteilles Baecigalupi \$3.30; 20 do quart de bouteilles \$3.95 et 50 do do \$3.00. La demande pour les huiles de poisson, particulièrement pour celle de loup marin blanche se réveille. De gré à gré plusieurs ventes ont eu lieu à 56c. L'huile de morue trouve placement facile à 48c. L'huile de lin bouillie de provenance anglaise a trouvé preneurs à 80c et 75c pour la crue. Celle de manufacture indigène commande 72c, et 77c pour la crue et la bouillie. L'huile de ricin a été régulière à 11½c et 12c. par livre.

A Londres, l'huile de lin reste soutenue; disponible 34 livres; octobre à décembre 33 liv. 10s.; janvier à avril 33 liv.; l'huile de colza s'est vendue sur ce marché de 43 liv. 15s. à 44 liq. en disponible; à 44 liv. sur livraison d'octobre à décembre et à 44 liv. de janvier à avril.

A Hull, l'huile de lin vaut 34 liv. en disponible et sur le mois courant, et 33 liv. sur livraison d'octobre à décembre.

PÉTROLE.—Il s'est formé une autre coalition dans la province d'Ontario pour opérer dans le pétrole raffiné et la nouvelle société a fixé le prix à 30c par gallon à London, jauge du Haut-Canada. Notre marché n'a pas été affecté autant qu'on aurait pu s'attendre à cette nouvelle. D'assez fortes transactions avaient été conclues la semaine dernière, et les stocks en disponible étant amples, la hausse ne se fera que lentement. On cote à la clôture blanc Type 30c à 32½c par gallon, paille raffinerie de Montréal 27½ 30c, selon quantité.

INDIGO.—Les échantillons offerts en ventes publiques ont dû être retirés pour insuffisance de prix après l'adjudication des premiers lots dont les prix ont varié de 75c à 7c.

PAPES.—On a traité en ventes publiques de quelques caisses de provenance de Marseille et de Bordeaux de 10½ à 11c. Celles de manufacture domestique trouvent acheteurs de 9c à 10c, selon qualité.

RIZ.—La demande pour ce grain est régulière. Aux ventes publiques les enchères étaient languissantes, et on a adjugé seulement 10 sacs d'Arracan à \$4.15 par 100 lbs.; 20 do à \$4.20 10 sacs Rangoon à \$4.20.

La position de ce grain paraît vouloir se raffermir sur les principaux marchés de l'Europe; la demande se réveille de plus en plus. On a vendu à Londres en disp. 2,500 sacs Madras de 10 sh. 3 d. à 10 sh. 4½d.; 4,700 sacs Nécransie, à 10 sh. du quai; 2,500 sacs Rangoon, ord., à 9 sh. 4½ d., et 10,500 sacs, plus 100 tonn. Bengale, de 10 sh. à 11 sh. 7½ d. suivante qualité: et à livrer un chargement de 1,000 tonn. Moulmain, expédition d'aout par *Johnna* à 10 sh. 3 d. un chargement de 1,243 tonn. Nécransie, par *Hermit* à 10 sh.; un chargement de 760 tonn. Nécransie, par *Princess of Wales* à 9 sh. 10½ d.; un chargement de 1,720 tonn. Nécransie, par *Conway Castle* à 9 sh. 10½; un chargement de 1,166 tonn. Nécransie, par *Alleston* à 9 sh. 9 d.; un chargement Nécransie de 1,576 tonn. par *John Buynan* à 9 sh. 10½ d.; un chargement Rangoon de 1,033 tonn. par *Louis de Geer* à 10 sh. 4½ d.;

un chargen ont Bassein, 546 ton. par Four Not à 10 sh. 3 d plus 400 ton. Madras de 10 sh. à 10 sh. 1/2 d.; 400 ton. Ballam, de 9 sh. 10 1/2 d. et 4 0 ton. Bengale blond de 9 sh. 10 1/2 d. à 10 sh.

A Liverpool, les riz de Bangkok sont enlèves et ont seulement donné lieu à la vente de 200 ton. Ballam, à livrer, à 10 sh. 3 d.; les riz des Indes, par contre, sont mieux tenus; il s'en est vendu 3,000 sacs Bassein disponibles, à prix secret; et 1,000 ton. Rangoon, à livrer, à 10 sh. 10 1/2 d.

SPIRITUEUX—Le marché aux Spiritueux a été actif cette semaine. Nous renseignons les placements suivants aux enchères publiques: 10 caisses Eau de Vie Henessey à \$7.87 1/2 par caisses; 25 do do \$7.75; 10 caisses de Martel \$7.50; 2 Tonnes Rhum de Demarara à \$1.65 par Gallon de 16 degrés O. P. 2 Tonnes Rhum de la Jama que à \$1.75, même preuve. 35 caisses rouges Genièvre De Kuyper \$6.40; 50 do do à \$6 35; 25 do vertes à \$3.30; 10 do Booth's Old Tom \$5.40, 10 do rouges Genièvre Henkes à \$6.30; 8 Futs Kirkliston Whisky \$1.65; 4 do Whisky Irlandais \$1.70; 60 caisses Kirkliston Whisky à \$3.65; 25 do do 1/2 bouteilles (Flasks) \$4 1/2; 90 do do \$4.75; 2 Tonnes Rhum de la Jama que à \$1.85; 3 Tonnes do \$1.80; 15 caisse Eau de Vie U. V. P. à \$6.50; 11 Barriques Eau de Vie Sazerac \$1.80; 100 caisses do do (Flasks) \$7.50; 1 Tonne Islay Whisky \$18.10; barrique Eau de Vie Henessey 1870 à \$2.00 par Gallon; 8 1/2 do do \$2.12 1/2; 70 caisses do \$7.75; 20 do do Martel \$7.25; 10 do do Otard, Dupuy & Cie \$6.87 1/2; 10 quarts genièvre Houtman \$1.27 1/2; 17 do do \$1.25; 10 caisses vertes do Key Brand \$3.20; 40 do Bleues do \$3.60; 10 do do Rouges \$6.00; 3 Futs Campbellton's Whisky à \$1.30.

Nos derniers avis de France sur les Eaux de Voie disent que sur tous les marchés des Deux-Charantes règne un grand calme relatif, par suite des occupations des vendanges; les cours restent stationnaires, et voici la moyenne des notes Cognac, Barbézieux, Jonzac et Saintes.

EAU-DE-VIE.	1869	1870
Bois ordinaires.....	86 à —	80 à —
Bons bois rapprochés..	96 — —	86 — —
Fins bois (borderies)..	98 — —	90 50 —
Petite champagne....	106 — —	92 — —
Grande Champagne....	115 — —	110 50 —

Le tout par hectolitre 59° nu, au comptant sans escompte.

	1869	1870
Bas-Armagnac.....	Fr. 83	77
Ténar ze.....	89	75
Haut-Armagnac.....	76	72

À 52 degrés, logés en futs de 400 litres, rendus à quai à Bordeaux, payables comptant sans escompte.

THÉ.—De fortes opérations ont eu lieu sur notre place pour le compte des opérateurs sur les marchés de New York et Boston. On renseigne le placement de gré à gré d'au-delà de 2500 balles. Les marchands d'Ontario et le commerce local ont aussi opéré libéralement dans les thés verts qui sont particulièrement en demande et sur lesquels nous renseignons une hausse de 40 à 70 par livre. Les thés japonais sont comparativement négligés, les noirs le sont entièrement.

VINS.—Nous renseignons les placements suivants en ventes publiques: 4 futs vin de Bourgogne basse qualité 70c; 10 do do 65c; 10 do Xérés Penmartin \$1.15; 18 do do \$1 17; 10 do \$1:05 par gallon; 20 do Malvoisie 80c; 5 do Xérés basse qualité 65c; 34 do do 67 1/2; 18 1/2 do Bourgogne 70c; 5 do Pomagone 60c.

On renseigne le placement de gré à gré de 30 futs de Xérés basse qualité à prix non divulgué.

On lit dans la *Courrier de Chalons*:

“Les vendanges ne donneront point un résultat satisfaisant. Les raisins ne sont généralement pas murs, et déjà cependant la pourriture se déclare dans les vignes des terrains forts. Même situation à peu près dans la Côte-d'Or, où la cueillette commence la semaine prochaine.

“Les vendages sont en pleine activité dans l'Ain. Les résultats qu'elles donnent ne trompent malheureusement pas les prévisions des longtemps établis.

“En somme, la récolte en vin rouge dans les départements circonvoisins atteindra à peine le quart ou le tiers d'une année moyenne.

“Celle du vin blanc est tellement minime qu'elle ne peut entrer en ligne de compte.

“Il s'est fait quelques ventes de vins sous le pressoir au prix de 60 et 65 francs les 214 litres nus, en vins ordinaires de Mâcon.”

Le *Journal de Villefranche* assure que les vigneron de la contrée sont de plus en plus satisfaits des résultats.

La récolte de l'Hérault est gravement compromise; la plupart des vins auront plus de vinosité et les quantités seront faibles.

A Narbonne, on espère une bonne réussite dans les qualités.

A Nîmes, la quantité sera abondante, mais la qualité inférieure à celle de l'année précédente.

A Arles (Bouches-du-Rhône), les pluies ont interrompu les vendages, qui se faisaient dans de bonnes conditions; on n'espère qu'une demi-récolte, et les produits ne vaudront pas ceux des années antérieures.

Dans le Var, la qualité sera inférieure à celle de l'année dernière.

Dans les grands vignobles du Médoc, la quantité du raisin est si considérable, que certains propriétaires sont obligés d'interrompre la vendage faute d'ouvriers, qui font entièrement défaut dans plusieurs localités. Le même fait se reproduit aux environs de Toulouse, où, les bras manquant à la besogne, les vendeurs disponibles, se font payer à un prix inusité dans ces contrées.

On se préoccupe, à Bercy et à l'entrepôt, des nouvelles viticoles. La pluie fait tort dans le pays de Loire, où la vendage est en pleine activité; non toutefois jusqu'à gâter le fruit mais en modifiant la qualité, qui promettait d'être supérieure.

Pour la quantité, il faut se contenter, dans la plupart des clos, d'une demie ou même d'un tiers de “vinée.” En revenant du mont Cenis, nombre d'Anglais ont passé par la Bourgogne et fait des emplettes considérables. “Nous achèterions bien davantage, disaient ils aux vigneron, sans la taxe douanière. Arrangez-vous donc pour qu'elle soit supprimée ou au moins très réduite l'an prochain, lorsqu'il s'agira de renouveler le traité de commerce.” C'est prêcher des convertis.

On vient de commencer les vendanges d'Argenteuil près de Paris, qui ont été précédées, comme toujours, de la fameuse foire aux vendangeurs.

On ne saurait se faire une idée, sans l'avoir vu, de l'aspect particulier que présente cette foire, la plus bruyante et la plus tumultueuse de toutes les foires. Toute une population d'hommes, de femmes et de jeunes filles arrive de tous les villages des environs, et s'empare littéralement de la ville. A minuit—car la foire se tient la nuit—la circulation est déjà très difficile.

Mais toutes les routes, tous les chemins, tous les sentiers continuent à déverser sur la petite cité déjà pleine de nouvelles cohortes d'arrivants, si bien qu'à une heure du matin, il est presque impossible de passer à travers ces masses agglomérées, dont les incessantes ondulations font songer aux vagues de l'Océan.

Il n'en a pas été ainsi cette année, hélas! et la foire aux vendangeurs, qui a eu lieu avant-hier, a été une des plus tristes que l'on ait vues à Argenteuil depuis quatre-vingts ans. A peine y avait-il cinq cents personnes. C'est à ce point que quelques vigneron ont manqué d'ouvriers, ce qui ne s'était pas vu encore. On explique cet état de choses par les derniers événements et aussi par la destruction partielle de la récolte d'Argenteuil, à la suite des gelées du mois d'avril. Sachant qu'on aurait besoin du peu d'ouvriers, beaucoup se seraient abstenus.

Cette raison est-elle la bonne? Nous ne

saurions le dire. Ce qui est certain, c'est que la foire a été nulle, et que la récolte d'Argenteuil, comme quantité, sera très inférieure à celle des années précédentes.

MÉTALLURGIE ET FERRONNERIE.

Le commerce de ferronnerie est par continuation en pleine activité et les existences sont considérablement réduites. Les cours sont à la hausse pour les meilleures qualités de fonte qui se font rares, et on renseigne une hausse de 50c par tonneau sur les qualités supérieures.

Le journal *Iron Age*, organe du commerce de ferronnerie à New York, rapporte que les affaires sont tranquilles sur cette place pour la fonte de provenance américaine. La fonte d'Ecosse se fait rare et on renseigne le placement de 400 tonneaux de Glengarnock à prix tenu secret et 50 tonneaux d'Eglinton à \$35. La Garthsherie maauquit, et ou cotait à la cloture Coltness \$37.50 à \$38; Glengarnock \$35, et Eglinton \$35.

Les dernières circulaires de Glasgow cotaient la fonte comme suit:

	No. 1.	No. 3.	No. 5.
Gartshorrie.....	72s.	62s. 6d.	64s.
Coltness.....	72s.	53s. 0d.	..
Summerlee.....	69s.	61s. 0d.	63s.
Govau.....	61s.	59s. 6d.	62s.

M. M. Berger, Spence et Cie., de Londres, Glasgow et Manchester, renseigneient comme suit:

MÉTAUX.— Nous constatons un courant d'affaires très actif dans les métaux, de là l'agitation continuelle qui existe chez les classes ouvrières pour l'augmentation des salaires. La demande pour la fonte augmente régulièrement et nous nous attendons journellement à une nouvelle hausse, en vue des énormes expéditions sur l'Allemagne, la Belgique, la Baltique et l'Amérique. Dans le Staffordshire sud, un nouvel élément d'embaras vient d'être créé par l'association qui s'est formée entre les ouvriers engagés dans le puddlage et ceux qui travaillent dans les usines, qui réclament une moyenne fixe de salaire.

Nous donnons ci-dessous un état des exportations de la Grande Bretagne de lisses pour chemins de fer pour le mois de septembre et les neuf premiers mois de l'année, tel que compilé aux sources officielles:

	1869.	1870.	1871.	1869.	1870.	1871.
Exports aux États-Unis..... tonneaux	14,941	33,794	54,373	244,086	313,410	389,545
Russie.....	37,622	30,109	3,764	196,671	193,869	69,398
Autriche.....	580	6,709	3,350	21,764	32,917	18,591
Indes Anglaises.....	7,564	9,339	1,595	65,880	132,187	30,898
Amérique Britannique.....	1,055	4,911	8,505	23,669	29,912	56,709
Egypte.....	448	783	6,025	2,014	3,152	6,302
Australie.....	2,011	1,338	925	18,838	7,981	11,617
Bresil.....	677	916	1,822	2,951	15,419	14,960
Hollande.....	312	548	445	9,875	9,044	9,944
Espagne et Canaries.....	547	481	2,157	10,986	9,944	5,665
Stade.....	292	1,001	7,723	3,433	2,121	7,308
Chili.....	1	1	2,552	2,421	2,647	12,980
Possessions Espagnoles.....	1	22	549	895	3,189	2,028
France.....	4,096	1,768	2,144	18,720	13,331	19,493
Allemagne.....	394	94	4	3,920	342	1,716
Autres pays.....	2,635	1,968	3,628	14,983	44,912	44,149
Total.....	4,870	8,757	7,942	53,961	46,559	50,403
Total.....	76,987	103,958	93,529	697,178	862,218	976,370

Le Négociant Canadien

MONTRÉAL, JEUDI 2 NOVEMBRE 1871.

À LA PRESSE.

Un certain nombre de journaux français et anglais à qui nous avons expédié le *Négociant Canadien* n'échangent pas encore. Nous désirons échanger avec tous nos confrères du Canada, et nous espérons qu'ils voudront bien veiller à mettre le *Négociant* sur leurs listes.

LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES CANAUX DU ST. LAURENT.

III.

Nos deux articles précédents ont été consacrés à démontrer la valeur et l'étendue du commerce de l'Ouest, la progression constante qu'il a suivie à mesure que les voies de communication étaient améliorées, la supériorité de la route de St. Laurent sur celle du canal Erie, enfin les améliorations que le tonnage des vaisseaux des lacs requiert impérieusement de notre part.

Sur ces points, il n'y a pas, croyons-nous, deux opinions, et tout le monde est d'accord sur la nécessité de faire des sacrifices pour accaparer le commerce de transit entre l'Ouest et l'Europe. Tous admettent aussi que le temps d'agir est arrivé, qu'il ne serait ni sûr ni sage de tarder beaucoup plus longtemps.

Deux plans sont en présence. Les uns recommandent d'agrandir et de creuser le canal Welland et les canaux de St. Laurent, tandis que d'autres en grand nombre se prononcent en faveur de la canalisation de la rivière Outaouais.

La question est de la dernière importance, et nous comprenons que le gouvernement hésite à se prononcer pour l'une ou l'autre des entreprises. Il s'agit d'une dépense de vingt à trente millions de piastres, de l'adoption des meilleurs moyens de monopoliser un commerce auquel on ne peut assigner de bornes.

C'est le cas de mettre de côté les intérêts de localité pour ne songer qu'à l'intérêt supérieur du pays.

Étudions donc sérieusement l'une et l'autre route; faisons connaître leurs avantages particuliers, les obstacles à vaincre, les résultats probables que produirait l'exécution des travaux. Plus tard nous verrons si les ressources du Canada, si une sage politique nous autorisent à les entreprendre.

La question peut être envisagée sous deux côtés bien distincts, à savoir en tant qu'elle regarde le développement de nos propres ressources, et en tant qu'elle affecte le commerce international.

Si l'une des deux routes offre sous ce double aspect des avantages décisifs sur l'autre, assurément elle devra avoir la préférence.

La rivière des Outaouais est sans contredit l'affluent le plus considérable du St. Laurent avec lequel elle se confond au-dessus de Montréal. Sa direction entre cette ville et la Matawan est presque franc-ouest. A ce point, elle se détourne vers le nord, et la voie de navigation projetée suit la rivière Matawan, qui continue dans une direction occidentale jusqu'au plateau d'épanchement de l'Outaouais et du St. Laurent, sur le bord du lac Nipissingue, qu'elle suit en descendant la rivière des Français jusqu'au lac Huron, à 431 milles de Montréal.

Elle arrose une superficie de 80,000 milles carrés et décharge 5,000,000 de pieds cubes

d'eau par minute au moment où elle se jette dans le St. Laurent.

Elle traverse un pays qui ne compte encore qu'une poignée d'habitants, mais dont la richesse en bois de toutes sortes, en mines de plomb, de plumbagine, de fer, de marbre, de phosphate, de chaux est reconnue comme inépuisable. Le sol en général est d'une fertilité étonnante et très favorable à l'agriculture.

La rivière est coupée de nombreux rapides et cascades qui fourniraient des pouvoirs d'eau magnifiques. En peu de temps, à mesure que les travaux avanceraient, on verrait s'y établir des villes, des villages et de nombreuses manufactures.

La vallée de l'Outaouais peut alimenter des millions d'hommes et une infinité d'industries. Le commerce intérieur prendrait indubitablement d'immenses proportions.

L'industrie de l'exploitation des forêts emploie déjà un nombre considérable de bras. Les dépenses des chantiers dans une année ordinaire, sont d'environ \$3,500,000. La farine et le lard seuls entrent dans la consommation pour une somme de \$1,500,000.

Or, le bois se vend \$30.00 le 1,000 pieds dans les Etats de l'Ouest, et l'on calcule que le canal de l'Ottawa une fois creusé, les bois canadiens pourraient être vendus avec profit à raison de \$15.00 le 1,000 pieds. Un pareil abaissement des prix rendrait toute concurrence impossible, et nous acqueririons certainement la monopole des marchés américains, c'est-à-dire que les transactions décupleraient aussitôt et fourniraient un travail rémunérateur à des milliers de nos canadiens.

La canalisation de l'Ottawa représente donc le défrichement d'une vallée aussi vaste que celle du St. Laurent, l'exploitation du commerce de bois sur une échelle gigantesque, l'établissement de nombreuses industries et la fondation d'un commerce intérieur susceptible de tous les développements.

Sous ce rapport, il n'y a pas le moindre doute qu'elle serait beaucoup plus avantageuse au pays que le creusement du canal Welland.

Celui-ci a fait à peu près tout ce qu'il pouvait faire pour la colonisation, et dans tous les cas il suffit un développement de la contrée où il est situé. Il ne sort qu'au commerce international, et sous ce rapport même, l'Ottawa peut lui disputer la supériorité.

Quelques calculs le démontreront d'une manière évidente.

La distance de Chicago à Montréal par le canal Welland est diversement appréciée. Le chiffre le plus généralement admis est celui sur lequel nous avons basé nos calculs pour démontrer la supériorité de Montréal sur New-York, est celui qui place notre ville à 1348 milles de Chicago. Or, par l'Ottawa cette distance se trouverait réduite à 991 milles, donnant un avantage de 357 milles sur sa rivale. C'est-à-dire de plus d'un tiers.

Chicago se trouve déjà 417 milles plus près de Liverpool par la route du St. Laurent que par celle de New-York, et ce chiffre ajouté aux 357 milles trouvés en faveur de l'Ottawa, nous donnerait sur New-York un avantage de 774 milles. Il n'y a pas de doute que les produits de l'Ouest ne manqueraient pas de prendre cette route, attendu qu'elle serait beaucoup plus courte et économique.

En effet, le canal Welland oblige les vaisseaux à traverser les lacs Erie, Ontario et Huron sur une distance de 1145 milles. Cette navigation étant très dangereuse, augmente le taux du

fret et des assurances, tandis que par l'Outaouais et la rivière des Français, les navires déboucheraient aussitôt dans le lac Huron et trouveraient un refuge dans les jours de gros temps, sous l'île Manitouline.

La navigation des lacs ne comprendrait que 560 milles et n'offrirait aucun danger.

La longueur des canaux est aussi digne de considération. Tandis que le Welland offre une longueur totale de 72 milles, celle des canaux de l'Outaouais ne forme un total que de 29 milles, donnant un avantage de 43 milles, dont le reste du trajet se faisant sur une rivière navigable.

Il n'y a donc pas le moindre doute que la comparaison des deux routes est sous tous les rapports favorable à l'Ottawa.

Dans ses réponses à la commission des canaux, M. James Little, de Toronto, a admirablement résumé les raisons de cette supériorité. Nous croyons devoir les citer :

"L'on sait que le Welland est à 270 milles plus loin de Chicago et New York que ne le serait le trajet par la route de l'Outaouais. Toutes les autres choses se balançant, la différence entre le prix du revient de l'agrandissement de l'un et celui de la construction de l'autre n'est pas d'une assez grande importance pour faire obstacle dès que la valeur du commerce à exploiter l'emporte. La construction du canal de l'Outaouais assurerait au pays une plus grande part que le Welland dans le trafic des produits, car l'agrandissement de ce dernier ne donnerait aucun nouveau débouché, tandis que le canal de l'Outaouais faciliterait de suite l'écoulement des bois de construction, tout en ouvrant à la colonisation le vaste territoire arrosé par les rivières des Outaouais, Mataouane et des Français—distance de 330 milles de la cité d'Ottawa à la Baie Georgienne,—distance égale à celle du canal Erie, et qui, par les richesses minérales, forestières et agricoles qu'elle renferme, pourrait à elle seule, sans compter les nombreux pouvoirs d'eau qui seraient ainsi rendus disponibles, faire plus que combler la différence dans le coût des deux entreprises.

"Différent du Welland, qui a dû attendre le développement des ressources agricoles de l'Ouest, la route de l'Outaouais contraindrait immédiatement le trafic à prendre sa direction, vu ses immenses avantages sur toute autre voie. Elle laisserait le canal Erie—comme les canaux du St. Laurent ont laissé le Rideau,—dépendre du trafic local, et de ce qu'il pourra avoir des rives du lac Erie, et là même il aurait à subir la concurrence du Welland. Pour le commerce de l'Ouest, cette route serait sans rivale, car jamais un canal réunissant une fraction de ses avantages ne pourra être construit aux Etats-Unis, quand même l'on dépenserait des centaines de millions de piastres. Ses autres avantages peuvent être ainsi résumés.

"1. Elle ouvrirait une voie beaucoup plus sûre et d'une plus grande capacité qu'aucune de celles actuellement utilisées ou projetées.

"2. D'après M. Shanly, elle économiserait, étant beaucoup plus courte, au moins le temps de deux des trajets actuels, sinon de trois.

"3. Elle permettrait une communication directe, sans rompre les chargements, entre les lacs Michigan et Huron, et jusqu'à la tête de la navigation océanique, c'est-à-dire à Montréal, et de là par le canal de Caughnawaga jusqu'à l'extrémité supérieure du lac Champlain, distance d'environ 60 milles de navigation à la vapeur sur l'Hudson.

"4. Elle offrirait d'immenses avantages au commerce de bois de la Baie Georgienne, de la vallée de la Saginaw, de toute la Péninsule au nord de Michigan et de la Baie-Verte.

"5. Par elle, les navires n'auraient qu'une petite distance à parcourir sur le lac avant de se mettre à l'abri à l'un ou à l'autre bout de l'île Manitouline.

"6. Elle ne nuirait en rien au Welland dans le trafic du lac Erie et d'autres ports qui choisissent Oswégo pour leur point de desserte; il aurait même son surplus de trafic, car il est certain que lorsqu'elle serait ouverte à la circulation, elle ne pourrait suffire à la desserte des 17,500,000 habitants de l'Ouest, qui cherchent

constamment un marché pour leurs produits agricoles.

7. En terminant, M. Little dit que les dimensions des écluses ne devraient pas être inférieures à celles proposées par M. Shanly, savoir: 250 pieds de long, 50 de large et 10 de profondeur. La difficulté de trouver et transporter la pierre pour les écluses, et aussi les autres matériaux, surtout sur la ligne des rivières Mataouane et des Français, paraîtrait être une objection sérieuse à l'adoption de la route de l'Outaouais, mais l'on devra se rappeler que pour le Rideau, lorsqu'il fut fait, une difficulté à peu près semblable existait; et quand l'on saura qu'avec \$24,000,000—dont Montréal seul paierait volontiers l'intérêt en égard aux immenses avantages que lui vaudrait cette entreprise—suffiraient à l'accomplissement de cette œuvre, ces objections pourraient facilement être mises de côté.

Les adversaires de la canalisation de l'Ottawa, obligés de quitter le terrain des avantages respectifs, se rabattent sur la différence du coût de l'exécution des travaux.

Il faudrait, disent-ils, \$25,000,000 pour canaliser l'Ottawa, tandis que \$10,000,000 suffiraient pour agrandir le canal Welland.

Il y a évidemment exagération au moins dans le dernier cas, et l'on s'en convaincra aisément quand on saura qu'il s'agit de creuser et d'élargir le canal Welland qui a 28 milles de longueur ainsi que tous les autres canaux du St. Laurent. La chambre de commerce d'Ottawa ne craint pas de porter à \$40,000,000 le coût de l'entreprise. Il y a sans doute exagération de ce côté, mais on ne peut être bien loin de la vérité en disant que le prix de la canalisation de l'Outaouais équivaldrait au creusement des canaux du St. Laurent et de Welland.

On soulève une autre question, à savoir si les péages compenseraient l'intérêt du prix de revient. Cette question est pertinente pour les deux routes, et si l'on met en balance les avantages supérieurs de l'Ottawa, tant à l'égard du commerce intérieur et du développement du pays, que du commerce international, on hésitera pas à lui donner la palme.

A ce sujet la chambre de commerce d'Outaouais écrivait à la commission des canaux:—

Les péages rapporteraient plus qu'un intérêt raisonnable, car il n'y a guère d'autre débouché raisonnable, jusqu'à la mer, pour le trafic de l'Ouest et du Nord-Ouest, que la vallée de l'Outaouais. L'agrandissement du Welland coûterait immensément, car il faudra y faire une excavation continue de 23 milles et dont la profondeur, à quelques places, excéderait 60 pieds. (Rapport sur les travaux publics, 1867, page 24, chap. 59.) En un mot, le pays a à choisir s'il vaut mieux refaire 72 milles de canal c'est-à-dire leur donner le même trajet en passant par 30 milles de canaux et en recourant à la distance de 413 milles. L'acquisition du Nord-Ouest a modifié cette question. Jadis, c'était le commerce qui se concentrait à Chicago que l'on voulait contrôler, maintenant, c'est celui qui se rencontre à Duluth. Cette localité est la tête de la navigation du Mississippi au golfe du Mexique, au sud, de la rivière Rouge à la Baie d'Hudson, au nord, et des lacs et du St. Laurent à l'Atlantique, à l'est. Elle est mieux située que Chicago, car elle reçoit le commerce de toutes les directions,—le Minnesota, le Dakotah et la Rivière-Rouge étant ses tributaires. En 1870, le Minnesota avait 20,000,000

de boisseaux de blé à exporter, bien que seulement la 20^{me} partie de ses 40,000,000 d'acres du riche prairie soit peuplée.

Cet accroissement de richesses devra, en grande partie, se diriger sur Duluth, et il descendrait par l'Outaouais. La route de l'Outaouais offrirait en outre un chargement de retour en bois de construction, article dont le Nord-Ouest a le plus besoin. Elle offrirait l'avantage que le grain pourrait être moulu le long de son parcours, et cela au plus bas prix possible. Les canaux n'étant pas continus, mais isolés—leur plus grande longueur devant être de trois milles—les frais de déchargement et de moture ne seraient pas de plus de la moitié de ceux payés sur le St. Laurent. La construction de cette route ouvrirait aussi un beau pays à la colonisation. Il ne faut pas, non plus, laisser de côté la question de la défense. Les canaux de cette route seraient sur le territoire canadien et hors de l'atteinte de l'ennemi. Ils formeraient une ligne de défense et de ravitaillement et une voie sûre pour le commerce.

En résumé nous disons:

1o. Au point de vue national: la canalisation de l'Outaouais ouvrirait à l'agriculture, au commerce et à l'industrie une province entière, riche en sol fertile, en forêts, en mines et en pouvoirs d'eau magnifiques.

2o. Au point de vue du commerce international, elle mettrait Chicago à 317 milles plus près de Liverpool que par la route actuelle du canal Welland, et à 774 milles plus près que par New-York.

3o. Au point de vue de la navigation, elle aurait pour effet de raccourcir les voyages, d'abaisser les taux de fret et d'assurance, de diminuer les risques de la navigation. Elle dispenserait du transbordement qui s'effectue actuellement à Kingston.

4o. Au point de vue de Montréal; elle aurait pour résultat d'amener dans son port, directement, tous les grains de l'Ouest.

Sous ces circonstances nous croyons que si les canaux doivent subir des améliorations, la meilleure et la plus urgente est la canalisation de l'Ottawa.

L'AMÉLIORATION DU HAVRE.

La question de l'amélioration du havre est une de celles qui préoccupent à meilleur droit le commerce de cette ville. Il est évident que les facilités actuelles ne suffisent plus et qu'il devient urgent de les augmenter. Tout le monde est d'accord sur ce point; mais l'harmonie cesse dès qu'il s'agit de déterminer le lieu et l'espèce d'améliorations qu'il convient de réaliser.

Il nous fait plaisir de laisser sur ce point la parole à un homme d'expérience et de prévoyance dont toute la vie a été consacrée à rechercher les moyens d'augmenter la grandeur et la prospérité de cette ville, à l'hon. John Young.

La lettre ci-dessous n'a pas en tout notre assentiment, et nous prendrons probablement la liberté d'en discuter quelques parties dans un prochain numéro. Cependant on ne peut nier que le projet qu'elle développe frappe par la grandeur de la conception, par la justesse du coup-d'œil et des aperçus. M. Young y fait connaître en son entier un projet qui lui fit autrefois beaucoup d'ennemis, et qui suscitera encore sans doute beaucoup de discussion.

Ceci dit, nous laissons la parole à notre correspondant et nous demandons à nos lecteurs de bien considérer dans toutes leurs parties les développements du projet qu'il expose.

Au Rédacteur du *Négociant Canadien*.

MONSIEUR,—Dans ma dernière lettre j'ai parlé de la construction d'un nouveau pont sur le

St. Laurent d'après le plan et la suggestion de mon ami, M. Charles Legge. Je me propose maintenant de démontrer la nécessité d'agrandir le havre, non seulement pour la commodité des vaisseaux venant de l'océan et de l'intérieur; mais encore à raison des divers chemins de fer qui aboutiront dans notre port, tels que ceux de Québec, d'Ottawa, et le Grand Tronc lui-même.

Quiconque a pris la peine de faire le tour du port, en est venu à la conclusion qu'une amélioration considérable du havre est absolument requise, et qu'il pourrait être ruineux pour les meilleurs intérêts de Montréal d'attendre pour y pourvoir que le besoin s'en fasse plus vivement sentir.

Nous savons quels ont été les résultats de l'amélioration du fleuve tant au-dessus qu'en bas de cette ville. L'ouverture des canaux du St. Laurent a été suivie d'une expansion immédiate du commerce avec les régions de l'Ouest et d'une réduction considérable du fret aller et retour. Le creusement du canal maritime entre cette ville et Québec a été suivi d'un accroissement graduel du tonnage des vaisseaux qui visitent notre port et par une réduction du fret océanique, jusqu'à ce qu'enfin, des navires de 3000 tonneaux firent le trafic sur le St. Laurent et qu'un steamer de 3910 tonnes n'a pu se rendre dans notre port.

De tels faits seuls suffisent, dans mon opinion, à nous faire un devoir de construire des quais sur une beaucoup plus grande échelle que tout ce que nous possédons actuellement. Et comme je pense qu'il serait très possible de creuser le chenal entre Montréal et la mer, à 24 pieds à l'eau basse avec une largeur de 300 pieds au fond, il faut en conclure que le nombre des gros navires qui visiteront notre port augmentera d'année en année, pour suffire au développement du commerce et des ressources des pays sans bornes arrosés par le St. Laurent et les grands lacs qui le prend sa source.

L'étendue de ce commerce dont la route, du St. Laurent et les chemins de fer canadiens ne monopolisent encore que 12 par cent, est si énorme, qu'il ne devrait pas y avoir de place pour la jalousie entre les villes, et moins encore entre l'est et l'ouest de Montréal, parce qu'il y en a pour tous, et que le trafic qui se concentrera naturellement dans la partie ouest différera de celui qui ira dans la partie est.

Quand je fus nommé commissaire, en 1849, les limites du havre de Montréal s'étendaient de l'embouchure du canal aux casernes. Ayant à cette époque une grande confiance dans l'accroissement futur de la ville et de la possibilité d'en faire un grand entrepôt de commerce, je parvins à induire mes collègues de la commission à signer une requête au Parlement en faveur de l'extension du port. En 1850 un acte fut passé, portant ces limites jusqu'à la rivière St. Pierre à l'ouest et au ruisseau Mignon à l'est.

Sous cette même impression, et croyant qu'on avait commis une grosse erreur en ne poussant pas le canal Lachine jusqu'à la baie d'Hochelaga, je décidai la commission à charger MM. Zowski et Kerfer de faire une exploration et de s'assurer si alors (1852) il ne serait pas possible de prolonger le canal du niveau St. Paul ou St. Gabriel à travers la ville jusqu'à la baie d'Hochelaga et de construire des entrepôts de chaque côté du canal. Le prix excessif du terrain et des édifices, l'obligation de couper les égouts, les tuyaux de l'eau et ceux du gaz, forcèrent les ingénieurs à condamner ce plan; mais ils approuvèrent le projet d'enclorre cette partie non navigable du fleuve au-dessous du pont Victoria, mesurant 120 acres, pour en faire un dock et un havre d'hiver. Ce plan fut unanimement approuvé plus tard (en 1858) par MM. McAlpine, Kirkwood et Childs, tous ingénieurs éminents qui firent un rapport spécial à ce sujet.

En 1853, à la demande des commissaires du havre, je fis un rapport sur l'agrandissement du havre dans lequel je disais:—« Qu'une grande augmentation des facilités actuelles devait se produire dans le cours du temps, dans la direction de la baie d'Hochelaga. Le commerce de bois de sciage et autres bois augmente rapidement, et si le chemin de fer de Mont-

"réal à Bytown se construit (comme je n'en doute pas) et qu'il atteigne la ville du côté est de la montagne, il me semble qu'en ce cas la baie d'Hochelaga deviendra un poste important d'expédition du bois qui arrivera de la vallée de l'Ottawa, ce qui nécessitera la construction de quais considérables dans cette direction. Mais bien que cela puisse être jugé nécessaire dans le cours du temps, le fait qu'on ne saurait y construire d'entrepôts à l'abri de la glace en hiver pas plus que dans le havre actuel, n'empêche pas qu'il soit urgent de construire un dock sur les bords de la Pointe St. Charles, en rapport duquel des entrepôts de n'importe quelles dimensions pourraient être érigés. Les chemins de fer pourraient se relier à ces entrepôts ainsi qu'aux navires océaniques, et nous aurions dans ce cas un port supérieur à tous ceux du continent."

Ce plan d'amélioration du havre, après avoir été approuvé en 1858 par les ingénieurs les plus éminents du continent, le fut aussi par la chambre de commerce, bien qu'il déplût à la population de la partie-est de la ville, qui, à mon apparition dans une assemblée publique en compagnie du regretté M. McGee, nous lança des pierres et des briques. Ce n'est pas sans difficulté que nous échappâmes sans blessures graves.

Dans une lettre qu'il publiait sous le pseudonyme de "Merchant," M. W. Workman, notre dernier maire, disait:—"M. Young, M. T. D. McGee et leur parti furent chassés du terrain par la manifestation de l'impatience et de l'indignation du sentiment public, pour s'être faits les avocats d'un projet aussi manifestement absurde."

Contrairement à cette sentence, MM. McAlpine, Kirkwood et Childs, ces éminents ingénieurs américains, déclaraient, après avoir soigneusement examiné tous les plans "qu'en vue de la grandeur du commerce de l'Ouest qui prendrait probablement la route du St. Laurent, nous sommes d'opinion qu'un dock de 120 acres est la meilleure manière d'offrir une augmentation permanente de facilités, et que la Pointe St. Charles est de beaucoup le meilleur site que l'on pourrait choisir pour cet objet."

Ces ingénieurs furent aussi unanimes à dire que le port de Montréal est la place convenable pour le transbordement des cargaisons des vaisseaux de l'intérieur à ceux de l'océan, que les commissaires avaient raison de demander le creusement du chenal entre Montréal et Québec, et que les facilités actuelles du havre de Montréal sont insuffisantes pour accommoder le commerce d'alors ainsi que son augmentation certaine, et qu'une addition considérable est requise."

Maintenant l'opinion que je veux faire partager à vos lecteurs, est que le chemin de fer le Grand Tronc qui dessert la vallée du St. Laurent traversant à l'ouest, tandis que ceux d'Ottawa, Québec et le Pacifique arrivant à l'est de la Montagne et vers la baie d'Hochelaga, ont chacun des fonctions distinctes à remplir. Le commerce de l'un ne vient pas en concurrence avec celui des autres.

Suivant les vœux exprimés dans ma dernière lettre, chacun aura son pont à travers le St. Laurent pour la facilité de ses affaires.

Le Grand Tronc pourrait poser un nombre illimité de lisses autour des docks de la Pointe St. Charles et dans la rue du Moulin sur le terrain recouvert équivalent à 21 acres, il pourrait construire un dépôt de fret, tandis que le profond d'eau dans le dock aurait 26 pieds.

Les marchandises destinées à être transportées par chemin de fer seraient transbordées directement des navires océaniques.

De nouveaux et grands quais devraient être bâtis dans la baie d'Hochelaga pour le trafic de la vallée de l'Ottawa, en sorte que chaque branche de commerce aurait les facilités nécessaires à son centre naturel.

Le navire ou propulseur de l'Ouest pourrait déverser rapidement sa cargaison dans l'élevateur; celui-ci la verserait à son tour avec une égale rapidité dans le vaisseau d'outre-mer. Le farine, les grains, l'huile, etc., des Etats de

l'Ouest et d'Ontario pourraient y être emmagasinés et assurés au taux le plus réduit, et cela à un point où les marchandises pourraient être expédiées à Boston, New York, Portland, St. Jean, N.B., par chemin de fer et par eau en Europe, aux provinces maritimes ou aux Indes Occidentales.

Je suis persuadé qu'avec ces améliorations et par l'adaptation des canaux de la Puissance à la navigation naturelle, l'augmentation du commerce du St. Laurent, et surtout de Montréal, serait telle, qu'avec les immenses pouvoirs d'eau dont nous pouvons disposer pour nos manufactures, rien ne pourrait lutter contre les facilités que nous offririons au trafic. Il est au pouvoir des citoyens de Montréal par leur union et leur énergie d'assurer ces grands résultats.

Mais s'ils n'adoptent pas immédiatement les mesures nécessaires pour arriver à ce but; s'ils ne fournissent pas des facilités beaucoup plus grandes; s'ils ne creusent pas le chenal à 24 pieds à l'eau basse, et cela sans retard, le commerce sera forcé d'aller ailleurs.

Les commissaires du havre ont récemment décidé de transformer le terrain recouvert à la Pointe du Moulin à vent en un bassin pour les bateaux du canal et de creuser plusieurs des bassins inférieurs pour les adapter aux proportions des navires océaniques.

Je crois que c'est une erreur; car il faut se rappeler que le commerce local du havre avec les paroisses environnantes ainsi qu'avec les provinces maritimes, qui se fait par de petits navires d'un faible tirant d'eau, augmente considérablement, et que la plupart des quais actuels leur conviennent merveilleusement bien. Comme preuve de cet accroissement, je puis citer le fait qu'en 1859 le tonnage des vaisseaux qui entrèrent dans ce port, mais qui n'venaient pas de la mer, était de 388,177 tonnes, tandis qu'en 1870 ce tonnage atteignait 721,334 tonnes. Or l'augmentation des onze années prochaines sera beaucoup plus grande encore. En ce cas, n'est-il pas évident, que vu l'encombrement actuel des quais, il faudrait de nouvelles facilités pour les gros vaisseaux?

Le transport par le Grand Tronc doit concorder avec la production et la population des Etats de l'Ouest—et pour faciliter les affaires de cette grande entreprise, il faut lui fournir de nouvelles et grandes commodités ainsi que les moyens de charger et de décharger avec rapidité.

J'ai démontré qu'avec un nouveau pont au bas de l'île Ste. Hélène tous les chemins de fer qui arriveront à Montréal par la partie Est pourront rencontrer les chemins américains sur la rive sud et trouver toutes les facilités possibles dans la baie d'Hochelaga; tandis qu'au moyen des docks et d'autres améliorations, le Grand Tronc atteindrait les navires océaniques.

La politique mesquine de pousser les lisses du Grand Tronc jusque sur nos quais étroits, bâtis pour le débarquement des cargaisons assorties et leur distribution aux marchands de l'intérieur de la ville, ne détruit pas seulement les facilités du commerce dans le havre; mais c'est encore un moyen si petit, si insuffisant pour l'accommodation des affaires d'un pareil chemin de fer qu'on s'étonne du manque apparent de prévoyance de ceux qui en ont le contrôle.

En terminant je dirai qu'il dépend entièrement de l'énergie et de l'esprit d'entreprise du peuple du Bas-Canada, de Québec et de Montréal, de déterminer quelle proportion de l'immense commerce intérieur sera attirée vers le St. Laurent, tant pour ce qui regarde l'importation que l'exportation européenne.

Avec un système complet de docks et de canaux; avec des pouvoirs d'eau illimités à notre disposition pour épargner du temps et de l'argent; avec un chenal de 24 pieds à l'eau basse; avec les ponts Victoria et Ste. Hélène, offrant en toutes saisons de l'année toutes les facilités désirables de transport, Montréal n'aura pas de supérieur sur ce continent. Les améliorations que je viens d'énumérer permettraient au Canada de lutter avec succès contre l'Etat de New York pour le monopole de l'immense commerce intérieur, qui est destiné à toujours augmenter.

Personnellement, il m'importe peu que ces idées sur lesquelles j'ai si souvent attiré l'attention publique, soient réalisées ou non. Mais comme chaque année a eu pour effet de me convaincre davantage de leur vérité, je ne puis m'empêcher de croire que l'on regrettera bientôt de n'avoir pas pris plus tôt une décision dans une question qui affecte si directement les intérêts vitaux de cette ville.

Recevez, etc.,

JOHN YOUNG.

Montréal, 24 octobre 1871.

A. M. L. E. MORIN, EDITEUR DU NÉGOCIANT CANADIEN.

MONSIEUR L'EDITEUR,—Dans l'un des numéros de votre estimable journal, vous avez gracieusement ouvert vos colonnes au public, pour que chacun put y traiter les questions qui lui sembleraient intéressantes.

Je viens vous demander de me laisser profiter de cette hospitalité, en vous présentant quelques observations, qui, selon moi, ont un intérêt tout à la fois privé et commercial.

Il s'agit de restrictions apportées par l'administration locale à certains genres de commerce, tels que la vente du poisson et de la viande.

On me répondra immédiatement que ces commerces sont exercés librement dans les marchés publics qui sont nombreux à Montréal, et que par conséquent ma prétention est mal fondée.

Je suis, en effet, obligé de reconnaître le fait, mais de constater en même temps que c'est dans les marchés seuls que je puis trouver le poisson et la viande.

Nouveau dans ce pays, où je trouve de tous côtés des institutions si libérales et si utiles, j'ai voulu savoir pourquoi il en était ainsi, et pourquoi ces genres de commerce n'étaient pas autorisés dans les autres parties de la ville, et j'ai appris alors que cette autorisation pouvait s'obtenir, mais à la condition par le requérant de payer une taxe de 500 piastres. C'est là ce que j'appelle une restriction à la liberté individuelle, à la liberté commerciale, et je ne puis m'empêcher d'en être étonné, quand je vois, à chaque instant, le canadien proclamer qu'il jouit plus que tout autre peuple d'une liberté illimitée.

Quelle est la raison de cette entrave au commerce, dans ces deux catégories? je la cherche en vain, et je viens vous en demander l'explication.

Montréal est une grande ville, la première du Canada, à la tête de la civilisation du pays tout entier; je ne veux pas lui nier toute espèce de spontanéité et d'initiative personnelle; mais, nécessairement, à son origine, elle a dû s'inspirer des idées et des mœurs soit françaises, soit anglaises, soit même américaines.

Or, en Angleterre, aux Etats-Unis, en France même qui est le pays par excellence des règlements administratifs et des vexations et attachées, j'ai vu tout le contraire, c'est à dire la liberté entière, sans réserve, pour chacun, de faire tel commerce que bon lui semble, quand ce commerce n'est nuisible ni à la sûreté ni à la salubrité publique.

Dans toutes les rues des villes, grandes ou petites de ces trois Etats, vous voyez à chaque pas, outre les marchés publics, un boucher, un marchand de poisson. Pourquoi n'en est-il pas de même à Montréal? c'est certainement à cause de cette taxe considérable, qui fait réflé-

chir et reculer celui qui aurait l'idée de s'établir soit boucher, soit marchand de poisson.

Souvent même il est tenté d'aller porter son industrie dans le pays voisin, c'est-à-dire aux États-Unis, et quelquefois il y va.

Je vois à cet état de choses un autre inconvénient qui rentre dans l'intérêt général et privé : je ne puis, dans mon ménage, trouver de la viande ou du poisson qu'au marché. Le marché peut être éloigné de ma résidence. Qui se chargera du soin des provisions ? Ce n'est pas moi, mes affaires m'en empêchent. Reste donc pour cet office ma femme, ou ma servante si j'en ai une.

Si c'est ma femme, qui prendra soin du ménage et des enfants pendant mon absence, dans le cas où mes moyens ne me permettraient pas d'avoir une servante ?

Si c'est ma servante puis-je lui donner dans l'ordre des dépenses une liberté sans contrôle, et qui par conséquent peut m'être préjudiciable. Je passe sous silence une foule d'autres raisons qui empêchent de se rendre au marché, et dont les principales sont le mauvais temps et la maladie.

L'approvisionnement dans de telles conditions est un souci continu, tandis que si j'avais à ma porte, ou à proximité, mon boucher et mon marchand de poisson, je pourrais, sans perte de temps et sans fatigue, me procurer à la minute et à toute heure le nécessaire.

On me dira peut-être, vous avez raison dans vos prétentions, mais l'établissement des marchés crée une vente moins chère et constitue une économie. Les marchands du marché ont moins de frais que les autres et vendent à meilleur compte ; je repousse cette assertion pour les motifs suivants que je vais énumérer :

10. Les marchands du marché vendent au prix qu'ils veulent, parcequ'ils ont, par leur situation, un monopole, et qu'ils ne craignent pas la concurrence.

20. Ils ont plutôt plus de frais que les autres marchands, puisqu'ils ont à payer le loyer de leur boutique au marché, et de leur logement ailleurs.

30. Les marchands qui s'établiraient en ville, si la taxe de \$500 disparaissait, ne vendraient pas plus cher qu'au marché ; puisqu'ils créeraient, par leur établissement une concurrence, et que, s'ils vendaient plus cher, le public, moins celui qui en serait empêché pour les raisons particulières déjà détaillées, aurait toujours la ressource d'aller au marché, si bon lui semblait.

40. Je prétends qu'avec des bouchers ou marchands de poisson en ville, le prix de vente au marché tendrait davantage à s'abaisser, puisque le monopole aurait disparu.

Comme dernier argument en faveur du système que je réclame, je dirai que l'établissement des marchands en ville est le nécessaire et l'indispensable, et que la fondation des marchés publics aurait dû être pour ce nécessaire, non pas son abolition, mais son complément obligatoire.

Telles sont, Monsieur l'Éditeur, les faits que je voulais porter à votre connaissance, les observations sur lesquelles je voulais appeler votre attention. Il est possible que mon inexpérience des affaires du pays ait pu me faire commettre des erreurs ; Je vous serai dans ce cas très obligé de les rectifier, et je recevrai votre réputation avec reconnaissance. Je n'ajou-

terai plus qu'un mot : Croyez-vous que les entraves à la liberté du commerce, soient profitables à la prospérité d'un pays ? Si vous répondez affirmativement, je reconnaitrai que j'ai tort ; mais, dans le cas contraire, je persisterai à considérer l'État de choses actuel, comme un abus, et il appartient aux nations libres et intelligentes comme le Canada, de supprimer les abus dès qu'ils sont signalés.

Agréez, Monsieur, l'Éditeur, l'assurance de ma considération.

UN DE VOS LECTEURS ASSIDUS.

UNE INVENTION MERVEILLEUSE POUR LES MANUFACTURES DE BOIS.

(On lit dans le *Journal des Trois Rivières*.)

Il y a trois ans M. Beaudry, un jeune canadien de Québec, prenait des patentes pour une invention destinée à remplacer le lourd mécanisme des échasses, immémorialement et universellement usité dans les moulins à scie.

Depuis plusieurs années c'est un fait remarquable, qu'il y a peu d'inventions qui n'aient été perfectionnées. L'industrie tend sans cesse à remplacer la main d'œuvre par le mécanisme, et ses progrès sont une des merveilles de notre siècle. Cependant personne n'avait songé à remplacer, ni à améliorer notablement le système dont nous parlons. Pour la rapidité du sciage on avait adapté aux échasses des faisceaux de scies, ce qui permettait de scier un billot à la fois ; mais là s'arrêtait le progrès. Les échasses sont comme l'on sait des masses pesantes qui se meuvent lentement, dans la proportion de 125 révolutions au plus à la minute, et encore faut-il employer les forces les plus puissantes pour les faire mouvoir.

Dans ce système la tension des scies est la condition essentielle du fonctionnement de la machine. Malgré cela cependant lorsque la scie rencontre des obstacles sérieux elle est sujette à dévier de son chemin et à gâter les plus beaux morceaux de bois.

Il s'agissait donc d'obvier à ces inconvénients et l'invention de M. Beaudry y supplée merveilleusement.

Le mécanisme aujourd'hui employé pour retenir les faisceaux de scies, est ordinairement de la pesanteur de deux mille à deux mille deux cents livres, or dans le système de M. Beaudry ce mécanisme est tout au plus de la pesanteur de six cents livres. Il est déjà facile de voir combien moindre doit être la force motrice nécessaire à faire fonctionner la nouvelle invention et de quelle économie elle peut être.

Maintenant sa vitesse est triple : pendant qu'avec l'ancien système on obtient 125 révolutions des faisceaux de scies à la minute, avec celui de M. Beaudry on en obtient 375.

Les scies sont moins épaisses, parce qu'elles n'ont pas besoin d'être tendues et le sciage plus uni, en sorte qu'on calcule généralement que sur mille billots, on épargne mille pieds de bois.

Le système de M. Beaudry est d'autant plus ingénieux qu'il est plus simple. L'idée en est prise du mode de sciage à la scie de long. Les forces sont employées absolument de la même manière et c'est en cela que consiste le mérite et la nouveauté de l'invention. La conséquence en est que le trait de scie est toujours de la plus grande précision, car la scie n'est pas plus exposée à dévier de son chemin que si elle était conduite par une main sûre et habile.

Comme on le voit cette nouvelle invention est destinée à faire une révolution dans l'industrie. Généralisée ici dans notre pays encore couvert de forêts, elle ne peut manquer de faire des prodiges. Sa puissance est, à peu de différence près celle d'un faisceau de scies rondes si la chose était praticable, quoiqu'elle soit d'une plus grande économie parce qu'elle épargne une quantité considérable de bois.

Cette nouvelle invention, comme toutes celles qui n'ont pas l'expérience du temps pour en faire apprécier la valeur, a rencontré jusqu'aujourd'hui de grandes difficultés. Cependant les plus incrédules sont obligés d'en reconnaître le mérite.

M. Stoddard l'a adopté à sa manufacture de bois en notre ville, pour en faire l'expérience, et

tous ceux qui ont voulu la voir fonctionner depuis le printemps peuvent rendre le témoignage que c'est une invention véritablement merveilleuse.

La semaine dernière dans un essai que l'on en a fait en cette ville, on a scié l'énorme quantité de 400 billots dans l'espace de douze heures de temps, et ce avec un seul faisceau de scies.

Nous croyons qu'il serait du devoir de tous les industriels du pays de se hâter d'utiliser cette nouvelle invention, qui dans son genre est appelée à rendre à l'industrie les mêmes services que la faucheuse ou les moulins à coudro.

C'est M. G. Talbot écuyer avocat et M. Borrowes de Québec, qui, croyons nous, sont aujourd'hui en possession du brevet de cette invention, et se sont chargés de la populariser.

Leurs courageux efforts pour faire de cette invention une invention canadienne, et empêcher nos voisins de se l'approprier, méritent assurément les plus grands éloges.

LE SUCRE.

Nous donnons maintenant l'énumération des différentes sortes de Sucres qui se trouvent dans le commerce.

10. SUCRE BRUT. *Raw or brown Sugar*.—C'est le sucre qui n'a point subi l'opération du terrage, qui a été cristallisé, égoutté et entassé dans des barriques ; c'est aussi le Sucre rouge ou moscovade. C'est une branche d'importation très active. Les Sucres bruts sont ordinairement réservés au raffinage français. Ils doivent être blonds ou gris, pâles, bien cristallisés, brillants, durs, secs et le moins gras possible.

Afin de pouvoir comparer entre eux les divers sucres répandus dans le commerce, on établit des types ou points de comparaison invariables, échelonnés depuis les nuances les plus basses jusqu'aux plus élevées, et auxquels on rapporte les échantillons qui s'en rapprochent le plus. Ces types font foi en matière de commerce et sont mis à la disposition des commerçants par la Chambre syndicale des Courtiers. Comme ils sont susceptibles de s'altérer à la longue, on les renouvelle chaque année.

Pour le Sucre brut, le type en usage est le sucre désigné sous le nom de *bonne quatrième*, ou *quatrième nuance* choisie pour qu'il soit intermédiaire ; ce sucre doit avoir les caractères que nous venons de citer. On a pris pour point de départ, dans l'établissement des nuances, le blanc parfait, qui, s'il existait, serait, qualifié de *première nuance* ; la *seconde nuance* est d'un blanc moins pur ; la *troisième nuance*, ou, par abréviation, la *troisième*, est composée de sucre d'une cristallisation très brillante, et d'une couleur jaune claire ou grise argentée, dont les nuances varient et sont graduellement moins tranchées ; les nuances ou qualités supérieures de la *bonne quatrième* s'en rapprochent beaucoup, et lui sont quelquefois assimilées. Les nuances supérieures de la *troisième* se trouvent plus particulièrement dans les sucres de la Chine et de l'Inde et dans les sucres terrés.

On distingue les sortes de Sucres suivants : Les Sucres bruts *Porto-Rico* et *Cuba*, de bonne qualité, et toujours recherchés par les raffineurs. On les classe en *belle et fine quatrième* ; *bonne quatrième* (type) ; *quatrième bonne ordinaire* ; *quatrième ordinaire*. Ils donnent peu de matières étrangères ; ils viennent en barriques de 500 à 550 kilog., en tierçons et quarts (300 et 120 kilog. environ).

Les Sucres bruts *Martinique* et *Guadeloupe* sont en qualités très irrégulières ; la fabrication en est généralement moins bien soignée. Divers perfectionnements, cependant, introduits depuis peu de temps dans quelques habitations, ont donné des qualités estimées. On les classe en *fine quatrième* (type supérieur) ; *belle quatrième* ; *bonne quatrième* (type) ; *bonne ordinaire* ; *ordinaire* ; *basse quatrième* (type inférieur) ; *plaque à gras*. Ils viennent en barriques de 500 à 600 kilog., en tierçons et quarts.

On reçoit quelquefois des Sucres très blancs qui sont des qualités très supérieures de Sucre brut préparés d'une manière particulière ; on les appelle *Sucres d'usine* ; on ne peut les assimiler aux Sucres terrés. On les classe de 5 à 7 fr. au-dessus de *bonne quatrième*.

Le Sucre brut de *Cayenne* est généralement en grains bien divisés, plus fins que ceux de la Guadeloupe, et plus enveloppés de substance mucoso-sucrée.

Table listing various commodities such as Piment, Poivre noir, Do. blanc, Do. de Cayenne, SATIN DE BERGER, FRUITS, HUILE D'OLIVE, MELASSE, MARINADES, PATES, SAVON, SUCRES, SEL, TEE, IMPÉRIAL, YOUNG HYSON, HYSON, and JAPONAIS.

Table listing various commodities including TRANKAY, SOUCHONG AND COCOU, OULONG, VINAIGRE, and DIVERS.

Productions du Canada et Manufacture Indigene.

Table listing Canadian and indigenous products such as Anis, Allumettes Eddy, Bœuf, Bœuf en laiton, Biscuits à la Reine, Brosses à plancher, and Poudre, Cook's Favorite.

Table listing various commodities including Pétrole, Papier à enveloppe, Savon commun, Sel de Guderich, Sirop Standard, and Sucre jaune.

TAB' C. Manufacturé par quantité de 25 boîtes on 50 1/2 de boîtes en douze.

Table listing various commodities including Fancy bright, Bright, Mahogany, Bright, Noir à chiquer, Marin, Victoria, Petit favori, Diamant, Prince de Galles, and Vermicelle et Macaroni.

Ferronnerie, Metallurgie, &c., &c.

Table listing various iron and metal products such as Bêches, Fourches, Haches de bucheron, Clous, Braquettes, Pointes, Marteaux de forgeron, Pelles et Beches, Rivets, Fonte de Garthshorrie, Fer en barre, Feuillard à Clous, Fourmeaux, Chaudrons, Ancres, Enclumes, Plomb en gueuse, Acier, and Tôle Glamorgan.

Alcalis, Comestibles et Produits de la Ferme, &c.

Table listing various commodities such as Alcalis (Potasse, Perlasse), Comestibles (Beurre, Bacon, Lard, Fromage, Jambon, etc.), and Produits de la Ferme (Blé, Orges, Avoine, etc.).

Chaussures, Cuirs et Peaux.

Table listing footwear (Bottes, Bottines) and leather goods (Cuir à Somelle, Cuir à Harnais, etc.) with prices.

VAISSEaux DANS LE PORT DE MONTREAL

Table listing various ships (Barque, Brig, Gûllette, etc.) with names, owners, and destinations.

AVIS AUX COMMERÇANTS DU CANADA.

Notice from F. GERIN regarding wine products and a distillery located in New York (USA) and Montreal (Canada).

LA COMPAGNIE D'ASSURANCE TRAVELERS (DES VOYAGEURS) DE HARTFORD, CONN. Actif réalisé (1er juillet) \$1,743,648.89.

ACCORDE tout ce que l'on peut désirer d'une compagnie d'assurance SUR LA VIE et les ACCIDENTS, aux conditions les plus favorables.

DANS LE DEPARTEMENT DE LA VIE, la TRAVELERS accorde des polices sur la Vie et de Dotation aussi bien que par les meilleures compagnies.

JAMES C. GORDON, MARCHAND EN GROS DE POISSON DE TOUTES SORTES, Frais, Salé, Fumé, Séché, Salé vert, en Saumure, etc.

C. H. LETOURNEUX, IMPORTATEUR de FERRONNERIE, QUINCAILLERIE, COUPELLERIE, &c., &c., 261 à 265 Rue St. Paul, (coin de la rue de Vaudreuil), MONTREAL.

MANUFACTURE DE BALANCES DE MONTREAL. D. COLLINS, COIN DES RUES ST. GABRIEL & ST. THÉRES.

P. POULIN & CIE., DISTILLATEURS et FABRICANTS de COGNAC, VINS DE GINGEMBRE, STROPS DE FRUITS DE CHOLEX, ABSINTHES, EAUX-DE-VIE, WHISKIES, &c.

J. L. CASSIDY & CIE. IMPORTATEURS DE PORCELAINES, VERRERIES et VAISSELLE, 339 & 341 Rue St. Paul, BATISSE DES SŒURS, MONTREAL.

LA SEMELLE PATENTÉE. POUR PRÉSERVER de l'UMIDITÉ et du FROID, DES RHUMES de ORGE et DE POITRINE, cet article est indispensable à tous et spécialement aux invalides, aux convalescents et aux personnes de FAIBLE CONSTITUTION.

Fabricants de Chaussures.

N. VALOIS & CIE.,
MANUFACTURIERS ET MARCHANDS DE CHAUSSURES, EN GROS,
 26 ET 28 PLACE JACQUES CARTIER,
 MONTREAL.
 NARCISSE VALOIS. JUDE VALOIS.

G. BOIVIN,
FABRICANT DE CHAUSSURES EN GROS
 No. 300 RUE ST. PAUL, MONTREAL,
 Vend à meilleur marché, pour argent comptant, que partout ailleurs.
 Une visite de la part de messieurs les marchands est respectueusement sollicitée dans notre intérêt mutuel.

JOSEPH VALADE,
IMPORTATEUR ET MARCHAND DE BOTTES ET SOULIERS,
 133 RUE NOTRE DAME,
 Coin de la Rue Gasford, Montréal.
 On trouve à ce magasin un assortiment très complet et très varié dans toutes les branches qui constituent le commerce de chaussures.
 On sollicite une visite.

G. L. ROLLAND,
MANUFACTURE DE CHAUSSURES DE LA PUIS-ANCE, 333 RUE ST. PAUL, MONTREAL, Bâtisse des Sœurs.

D. REES & CIE.
FABRICANTS DE SALAISONS ET COMESTIBLES,
 INSPECTEURS DE BOEUF, LARD ET BEURRE.
 COMMISSIONNAIRE, Etc.
 46, 48 & 50 Rue Des Sœurs Grises, MONTREAL.

Pharmaciens.

AVIS AUX MARCHANDS.
 NOUS engageons les Marchands qui visitent Montréal pour leurs achats de Drogues, de Médicines, etc., à vouloir bien nous voir avant d'acheter ailleurs. Des avantages tout particuliers leurs seront réservés.
 PICAULT & FILS,
 Pharmaciens Droguistes,
 73 RUE NOTRE DAME, MONTREAL.

LE SOTHÉRION
PAPIER PULMONAIRE ANTI-ASTHMATIQUE.
 DIPLOMÉ.
 Préparé par le Dr. POURTIER, de la Faculté de Paris.

CE NOUVEAU REMÈDE, résultat de longues recherches et d'expériences multipliées est souverain contre les maladies des voies respiratoires, ces affections cruelles et terribles considérées jusqu'à ce jour comme incurables.
 Depuis qu'il a commencé d'être en usage, des cures rapides dans des cas désespérés ont été obtenues, et un nombre considérable de certificats sont venus attester son efficacité; aussi chaque jour il prend une plus grande extension et bientôt il sera universellement connu.
 Ce remède agit dans les maladies anciennes comme dans les maladies nouvelles; son administration est des plus simples et exempte de tout inconvénient.

Il guérit Asthme, Consommation, Bronchite, Toux nerveuse, Grippe, Coqueluche, Irritations de Poitrine et de Gorge, Insomnie, Palpitations de Cœur, Faiblesse de Constitution.
 On peut donc à l'aide de ce remède incomparable dissiper l'accès le plus rebelle en huit ou dix minutes, et arriver, en continuant d'en faire usage, à la guérison des maladies énumérées.

Le Sothérior. Papier Pulmonaire Anti-Asthmatique se vend par paquets de 25 feuilles. Prix \$1.00.
 On expédie contre remboursement ou contre un mandat sur la poste.

N. B.—Le Sothérior, Papier Pulmonaire Athmatique étant breveté, toute contrefaçon sera poursuivie suivant la loi.
 Dépôt Général—Pour la France, No. 14 rue de Castiglione, Paris; pour le Canada, chez le Dr. POUZIEUX, Chirurgien Dentiste, 15 rue St. Jean, Québec.
 Agents, pour la Puissance du Canada,
 EVANS, MERCER & CO.,
 Montréal.

Marchands de Poissons.

J. B. RENAUD & CIE.,
MARCHANDS DE FLEUR ET PROVISIONS
 RUE ST. PAUL, QUÉBEC.
 POISSON ET HUILE.
 2,000 QRTS. HARENG DU LABRADOR.
 500 MORUE VERTE.
 300 QTX. MORUE SECHE.
 300 DRAFTES MORUE VERTE.
 MAQUEREAU, SAUMON, TRUITE, Etc., Etc.
 — AUSSI —
 HUILE DE MORUE, HUILE DE LOUP MARIN

C. FRASER & CIE.,
MARCHANDS DE POISSON,
 HUILES DE POISSON,
 SEL DE LIVERPOOL,
 Etc., Etc.
 557, RUE DES COMMISSAIRES,
 MONTREAL.

Marchands de Farines.

A. W. OGILVIE & CIE.
MARCHANDS DE FARINES, CEREALES, BARLEY, &c.
 Mouline—ECLUSE ST. GABRIEL.
 Bureaux,—36, 38 et 40, Rue des Enfants Trouvés,
 MONTREAL.

BOYER, HUDON & CIE.,
 Successeurs de LOUIS BOYER & CIE.,
MARCHANDS DE GRAINS ET FARINES, PROVISIONS et EPICERIES.
 L. ALPHONSE BOYER.
 FIRMIN HUDON. MONTREAL.
 CHARLES BOYER.

HOSPICE LABELLE & CIE.,
MARCHANDS DE FARINES, GRAINS ET PROVISIONS,
 No. 10, Rue du Port, MONTREAL.

LAFRENIÈRE & ST. ONGE,
MARCHANDS DE GRAINS, FARINES ET PROVISIONS, COMMISSIONNAIRES, etc.,
 295 RUE DES COMMISSAIRES, MONTREAL.

KIRKWOOD & MORE,
MARCHANDS DE CEREALES, FARINES, POISSONS, et HUILES de POISSON,
 26 Rue des Enfants Trouvés, MONTREAL.

F. X. ST. CHARLES & CIE.,
MARCHANDS DE FARINE ET PROVISIONS,
 9 & 10 RUE WILLIAM, MONTREAL.
 F. X. ST. CHARLES. URGEL PICHÉ.

Marchands de Cuir.

A. KEROACK,
NEGOCIANT EN GROS DE CUIRS, PEAUX, HUILES, et MARCHAND A COMMISSION,
 305 Rue St. Paul, MONTREAL.

Sclerie à Vapeur.

SCIÉRIES À VAPEUR

J. McD. CAMPBELL & CIE.
 Ci-devant **MOULINS DOUGLAS**
 472 Rue William. (McCord ouest.)
 Bois de service scié et plané à ordre.
 J. MCD. CAMPBELL. ALPH. HOWLÉ.

BUREAU DE POSTE, Montréal, 21 Septembre 1871.

Distribués.		MALLES.	Lévées.	
A. M.	P. M.	ONTARIO.	A. M.	P. M.
3 30	.....	Ottawa p. chemin de fer (a)	7.00	6.45
3 30	.....	Province d'Ontario... (a)	7.00	6.45
.....	6.30	Rivière Ottawa par route.	6.00	.....
QUEBEC.				
.....	.....	Québec, Trois-Rivières et Sorel, par vapeur.....	.....	5.15
.....	.....	Québec, p. chemin de fer.	7.30	7.00
8.00	.....	Townships, C. E. T. Riv. Athabaska et Riv. du Loup	.....	7.00
.....	2.00	St. Rémi et Hammingford	.....	2.00
8.11 1/2	.....	St. Hyacinthe et Sherbrooke	6.00	1.00
10.00	.....	Do St. Jean et Rouze's Pt. Shefford et la jonction du chemin de fer Vt.....	.....	2.30
10.00	.....	.....	.....	2.00
MALLES LOCALES.				
11.00	.....	Benuharnois (route).....	6.00	.....
11.00	.....	Chambly (aussi à A. M.) et St. Césaire.....	.....	2.00
11.00	.....	Contrecoeur, Varennes et Verchères.....	.....	1.30
11.00	.....	Côte St. Paul et Tanneries Ouesl.....	10.30	.....
10.00	5.45	Huntingdon.....	6.00	2.00
9.30	2.00	Lachine.....	6.00	2.00
10.00	.....	St. Lambert.....	.....	2.30
9.30	2.15	Laprairie.....	8.30	2.30
11.00	.....	Longueuil.....	6.00	1.30
.....	5.15	N. Glasgow & St. Récollet.	7.00	.....
8.30	5.00	Terrebonne & St. Vincent. Pointe St. Charles.....	7.00	3.00
.....	.....	St. Laurent, St. Eustache, Ste. Scholastique, e. Belle-Rivière.....	8.30	5.00
.....	1.30	St. Jérôme, Ste. Rose e. Ste. Thérèse.....	.....	7.00
.....	2.30	St. Jean & Station, St. Armand.....	.....	7.00
8.1 1/2	.....	Trois-Rivières par la Riv. Nord.....	8.00	2.30
8.00	.....	.....	.....	1.30
PROV. MARITIMES.				
.....	.....	N.-Brunswick et Isle P. e. Halifax, N.-E.....	12 1/2	27
.....	.....	.....	12 1/2	27
ETATS-UNIS.				
8.00	.....	Boston et les Etats de la Nouv.-Angleterre, excepté le Maine.....	8.00	2.15
8.10 1/2	.....	New-York et les Etats de Sup.....	.....	2 1/2
8.00	.....	Island Pond, Portland e. le Maine.....	.....	12 1/2
8.30	.....	Etats de l'Ouest et du Pacifique et Manitoba.....	7.00	6.45

INDES OCCIDENTALES.

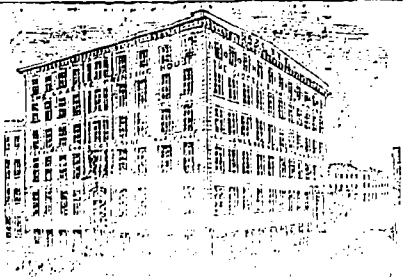
Lettres, etc., payés d'avance (vid N.-) York, sont expédiées chaque jour à New-York d'où partent les annales:
 Pour Havane et Indes Occidentales vid Havane, tous les Jendis P. M.
 Pour St. Thomas, les Indes Occidentales et Brésil, le 23ème jour de chaque mois.

GRANDE BRETAGNE.

Par la ligne Canadienne... Vendredi..... 7.00
 Par la ligne W. & G. vid New-York..... Lundi..... 7.00

(a) Les sacs de la malle par les chars sont ouverts de 5.45 à 8.30 p.m.
 (b) do. ouverts jusqu'à 1.35 p.m.

Les lettres enregistrées doivent être déposées 15 minutes avant la fermeture des malles.
 Les boîtes à lettres dans les rues sont visitées à 10.30 a.m., 1.15, 5.45 et 9.00 p.m.
 Le Dimanche à 9.00 p.m.



FONDÉE EN 1778.

THE GAZETTE,

MONTREAL.

Edition quotidienne \$5.00 par année; édition hebdomadaire \$1.00 par année.

Ce journal occupe le premier rang parmi les journaux du Canada, et se distingue par:
 Ses articles de fonds hors ligne.
 Ses rapports commerciaux les plus complets.
 Ses dépêches télégraphiques les plus récentes.
 Ses nouvelles du jour les plus intéressantes.
 Ses comptes-rendus légaux les plus exacts.
 La littérature la plus choisie.

COMME JOURNAL D'ANNONCES

il est infiniment supérieur à tout autre papier-nouvelles de la Province de Québec.

L'augmentation des affaires a nécessité la translation de l'établissement de l'imprimerie de la Gazette à ces vastes et magnifique bâtiments sur la rue St. François-Xavier, qui occupent tout l'espace entre les rues Craig et Fortification s'élevant à 100 pieds en arrière de la rue St. François-Xavier, fournissent ainsi les plus grandes facilités pour l'exécution d'impression de livres et d'ouvrages de quelque nature qu'ils soient.

ON EXÉCUTE À CET ATELIER

- Grands Placards,
- Connaissances,
- Alliées,
- Cartes d'affaires,
- Étiquettes, Chèques,
- Journaux,
- Catalogues,
- Blancs d'Avocats,
- Têtes de lettres et de comptes,
- Circulaires,
- Blancs de Billets Promissoires,
- Programmes,
- Magasins Pittoresques,
- Blancs de Formes Légales,
- Pamphlets,
- Rapports,
- Ac. Ac. Ac.

et toute autre description d'impressions pour assurance, loi, banque et commerce, que l'on sollicite respectueusement.

AUX DIRECTEURS DE CHEMINS DE FER ET DE COMPAGNIES À VAPEUR.

La Gazette est la seule imprimerie dans la Province qui possède les machines nécessaires à l'impression de billets de Chemins de fer et de Bateaux à Vapeur en copieux.

Elle comprend deux machines d'Edmonson pour l'impression des billets et une presse à coupon, avec laquelle on imprime et numérote consécutivement par la même opération.

On règle à ordre livres blancs avec ou sans entêtes d'une manière supérieure.

Les commandes de toutes sortes, soit verbales, par lettre ou télégraphie, sont exécutées avec ponctualité et livrées par maille, poste, ou express.

Les propriétaires de la Gazette en appellent avec confiance aux marchands et au public en général pour une partie de leur patronage pour l'impression de livres ou autres ouvrages.

T. & R. WHITE.

Montreal, 12 Octobre, 1871.

Avis du Gouvernement.



AVIS AUX ENTEPRENEURS.

DES SOUMISSIONS CACHETÉES, adressées au soussigné, et en double "SOUMISSIONS" pour la MAISON DE DOUANE MONTREAL, seront reçues à ce Bureau jusqu'à MARDI MIDI, le SEPT NOVEMBRE C. PRANT, pour CHASSIS DOUBLES,

PORTES DOUBLES, et autres travaux requis à la Maison de Douane à Montréal.

On pourra examiner les Plans et Spécifications au Bureau de la Douane, à Montréal, où on pourra obtenir toutes autres informations.

Le département ne s'engage cependant à accepter ni la plus basse, ni aucune des soumissions.

Par ordre,

F. BRAUN, Secrétaire.

Département des Travaux Publics, }
 OTTAWA, 31 Octobre 1871.
 Montréal, 1er Novembre 1871.



AVIS DU GOUVERNEMENT.

DÉPARTEMENT DES DOUANES,
 OTTAWA, 28 Octobre, 1871.

DESCOMPTÉ autorisé sur les envois américains jusqu'à nouvel ordre: 11 par cent.

K. S. M. BOUCHETTE,
 Commissaire des Douanes.

L'avis ci-dessus est le seul qui doit paraître dans les papiers autorisés, à le publier.



AVIS.

ASSEMBLEE LEGISLATIVE,
 QUÉBEC, 16 Octobre 1871.

IL EST DONNE AVIS que, conformément à la 50e règle de l'Assemblée Législative de la Province de Québec, toute pétition pour bill privé doit être présentée le, ou avant le vingt-septième jour de Novembre prochain.

G. M. MUIR,
 Greffier de l'Ass. Lég.



PROVINCE DE QUÉBEC.

CHAMBRE DU PARLEMENT.

BILLS PRIVÉS.

LES personnes qui se proposent de s'adresser à la LEGISLATURE de la Province de Québec pour obtenir la passation de BILLS PRIVÉS ou LOCAUX portant concession de privilèges exclusifs ou de pouvoirs de Corporation pour les fins commerciales ou autres, ou ayant pour but de récler des arpentages ou définir des limites, ou de faire toute chose qui aurait l'effet de compromettre les droits d'autres parties sont par les présentes notifiées que, par les règles du Conseil Législatif et de l'Assemblée Législative respectivement (desquelles règles sont publiées au long dans la "Gazette Officielle" de Québec), elles sont requises d'en donner DEUX MOIS D'AVIS (précisément et clairement et distinctement la nature et l'objet de la dite demande), dans la "Gazette Officielle du Québec", en anglais et en français, et aussi dans un journal anglais et dans un journal français publiés dans le district concerné, et de remplir les formalités qui y sont mentionnées. Le premier et le dernier de tels avis devant être envoyés au Bureau des Bills Privés de chaque Chambre.

Toutes pétitions pour Bills Privés doivent être présentées dans les "trois premières semaines" de la session.

BOUCHER DE BOUCHERVILLE,
 Greffier du Con. Lég.

G. M. MUIR,
 Greffier de l'Ass. Lég.

Québec, 12 octobre 1871.

Assurances.

COMPAGNIE D'ASSURANCE DES CITOYENS (DU CANADA).

FEU, VIE, ACCIDENT ET FIDELITE.

CAPITAL—UN MILLION DE PIASTRES.

BUREAU PRINCIPAL:

175 RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Directeurs:

SIR HUGH ALLAN, PRÉSIDENT.
 EDWIN ATWATER, C. J. BRYDGES.
 ADOLPHE ROY, HENRY LYMAN.
 N. B. CORSE, GEORGE STEPHEN.

Risques contre le Feu et sur la Vie pris aux conditions les plus favorables. Fidélité des employés garantie, et Polices contre les Accidents émanées.

Cette compagnie étant canadienne et soutenue par les plus forts capitalistes, a droit et sollicite l'appui du public canadien.

Des détails complets sur chaque département peuvent être obtenus au bureau principal ou d'aucun des agents.

G. B. MUIR,
 Gérant du Département du Feu.
 EDWARD STARK,
 Gérant du Département de la Vie et des Accidents.

COMPAGNIE D'ASSURANCE AGRICOLE DE WATERTOWN, N.Y.

ÉTABLIE EN 1853.

ACTIF ——— \$601,563.97.

Deposé entre les mains du Gouvernement pour le bénéfice des assurés Canadiens, \$100,000

Président: JOHN C. COOPER. Secrétaire: ISAAC MUNSON.

E. H. GOFF, Agent Général.

DIRECTEURS CANADIENS:

Hon. LOUIS ARCHAMBAULT, Ministre d'Agriculture.
 Hon. FRANK SMITH, Sénateur.
 B. BENOIT, Ecr., M.P.
 JOHN CRAWFORD, Ecr., C.R., M.P., et Président de la Banque Royale Canadienne.
 JOHN TURNER, Ecr., (de Sessions, Turner & Co.) Toronto.
 ALEX. MANNING, Ecr., Toronto.

SUCCESSALE: 235 RUE ST. JACQUES, MONTREAL.

Cette compagnie borne ses affaires à l'assurance des bâtiments de ferme et des résidences détachées et de leur contenu, elle peut émettre des polices de cette description à environ la moitié du taux ordinairement chargé par les compagnies qui assurent toutes sortes d'édifices.

L'ANDES A ÉTÉ LA PREMIÈRE À PAYER SES PERTES DE CHICAGO.

Copie d'une dépêche de Chicago:—
 Chicago, 11 Octobre 1871.

A la Compagnie d'assurance Andes:—
 Les pertes de l'Andes n'excéderont pas \$300,000.
 E. E. RYAN, Agent.

L'Andes est solvable et très forte. Elle a déjà commencé de payer ses pertes de Chicago.

J. B. BENNET, Président

N. P. HARRINGTON, Agent,
 235, Rue St. Jacques, Montréal.

UNION COMMERCIALE COMPAGNIE D'ASSURANCE DE LONDRES—ANGLETERRE.—

Capital, 21 Millions Ster.—Deposé en Canada, \$150,000.—
 FEU.—On accorde des polices d'assurance sur grain et produits de la ferme, magasins d'entrepôts, demeures, magasins et Usines de leurs contenus.

VIE.—Garantie parfaite et taux raisonnable. Marques caractéristiques—Economie dans l'administration et bonus libéraux.

Voir exemples dans le prospectus.

MORLAND, WATSON & CIE.,
 Agents Généraux pour le Canada.

FRED. COLF, Secrétaire.
 A. TELLIER, Sous-Agent.

Bureaux—355 & 287 Rue St. Paul.